

**АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЩОДО ЗАКОНОДАВЧОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
РОЗВИТКУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

УДК 347.463

Андрусак В.П.

Національний авіаційний університет, Київ

ПРАВОВІ ЗАХОДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

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 ще на початку ХХ століття. Видатні успіхи, значний внесок у економіку та неабиякий потенціал галузі забезпечили їй всебічну підтримку держави, яка уже впродовж 20 років докладає чимало зусиль для розвитку цивільної авіації. Державну діяльність щодо регулювання даної сфери відносин можна умовно поділити на два етапи. Перший з них охоплює період з 1991 по 1996 рр. Незважаючи на кризові явища цього часу, його характерними особливостями стало: по-перше, становлення основ системи державного управління галузі цивільної авіації України; по-друге, розробка та прийняття актів українського авіаційного законодавства й передусім Повітряного кодексу України. З прийняттям у грудні 1996 р. Концепції розвитку цивільної авіації України, можна вважати, розпочався другий етап розвитку та формування галузі цивільної авіації України, який охоплює період з 1996 р. по наш час. Він характеризується: по-перше, реформуванням та удосконаленням системи державного управління цивільною авіацією України; по-друге, підвищенням заходів щодо забезпечення безпеки польотів; по-третє, створенням нового, уніфікованого з відповідними міжнародно-правовими нормами, національного авіаційного законодавства; по-четверте, доповненням, переглядом та перевиданням раніше прийнятих актів авіаційного законодавства, з урахуванням вимог міжнародно-правових норм. Серед основних законодавчих актів, які покликані забезпечувати розвиток цивільної авіації станом на сьогодні варто назвати Повітряний Кодекс України від 19 травня 2011 року, який встановлює основні засади та правила розвитку авіації в Україні, Указ Президента України «Про заходи щодо забезпечення розвитку цивільної авіації» від 21 грудня 1994 року №790/94, який забезпечує державну підтримку авіабудівним підприємствам та організаціям. Також Указом Президента України від 09 грудня 2010 №1085/2011 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» було створено Державну авіаційну службу України, яка є центральним органом виконавчої влади і забезпечує регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.

Науковий керівник – Рассомахіна О.А., канд. юрид. наук, доцент

УДК 347.85 (043.2)

Антоненко Н.Н.

*Національний авіаційний університет, Київ***СОДЕРЖАНИЕ ПОНЯТИЯ «ВОЗДУШНОЕ СУДНО»**

Объемы авиаперевозок на мировом рынке увеличиваются с каждым годом. Для регулирования этой сложной технической деятельности используются нормы международного воздушного права, а также нормы национальных законодательств. Несмотря на то, что одним из основных понятий в регулировании авиаперевозок является понятие «воздушное судно», до сих пор его содержание не до конца прояснено.

Данные условия придадут особую актуальность научного исследования содержание понятия «воздушное судно».

В международном воздушном праве не существует закрепленного на договорном уровне определения понятия «воздушное судно». Наиболее общее определение выводится исходя из положений приложения А к Парижской конвенции 1919 года, которое устанавливает, что воздушное судно представляет собой «любой аппарат, который может держаться в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом».

Также интересно определение, которое содержится в Приложении 7 к Чикагской конвенции 1944 года. В целом повторяя указанную ранее формулировку, оно добавляет к нему следующую часть: «иным, чем взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности».

Некоторые затруднения определение понятие «воздушного судна» появляются после обращение к национальным законодательствам государств. В них содержатся абсолютно разные подходы к определению понятия «воздушное судно». В данном свете интересен законодательный опыт Германии. Согласно немецкому законодательству воздушным судном будет являться также космический аппарат во время пролета в воздушном пространстве Германии. Скорее всего, данное положение в ближайшем будущем будет изменено, так как в международном космическом праве функциональный подход в разграничении правового режима воздушного и космического пространств на данный момент является преобладающим по сравнению с высотным подходом.

Законодательство Украины предлагает следующее определение воздушного судна, которое содержится в ст. 15 Воздушного кодекса Украины: «Повітряне судно – це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі». Таким образом устанавливается также необходимость возможности маневрирования в воздушном пространстве. Данное положение является новеллой по отношению к национальным законодательствам других стран, таких как Российская Федерация.

В целом можно сказать, что данная проблема требует своей дальнейшей научной разработки с целью закрепления единого подхода к определению понятия «воздушное судно».

ОСНОВНІ НАПРЯМИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ У ГАЛУЗІ ОХОРОНИ ДОВКІЛЛЯ ВІД НЕГАТИВНОГО ВПЛИВУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Кожна свідома людина повинна обов'язково мати загальне уявлення про особливості сучасного екологічного стану, а також про основні напрямки державної політики у галузі охорони довкілля та забезпечення екологічної безпеки. Завдяки розвиненій транспортній мережі стало можливим швидке переміщення вантажів і пасажирів у потрібному напрямку. Однак, яку ціну людство платить за такі успіхи?

Шкідливий вплив цивільної авіації на навколишнє середовище зумовлює необхідність розроблення та реалізації комплексної програми екологічної безпеки в авіатранспортній діяльності. Головною метою такої програми є дотримання балансу між шкідливими наслідками діяльності цивільної авіації і потенційними можливостями довкілля у самовідновленні з урахуванням ефективності державних та галузевих заходів регулювання екологічної безпеки. Правовою основою природоохоронної діяльності в цивільній авіації України є національне законодавство (Повітряний кодекс України, Закони України "Про охорону навколишнього природного середовища", "Про охорону атмосферного повітря", "Про екологічну експертизу" та інші нормативні акти, міжнародні стандарти та рекомендації. Пріоритетними напрямками в цій галузі є: 1) забезпечення обов'язкової сертифікації всіх об'єктів цивільної авіації на відповідність нормативним вимогам і екологічної експертизи всіх проектів та програм, що стосуються питань розвитку цивільної авіації; 2) впровадження нової авіаційної техніки, яка відповідає вимогам національних та міжнародних стандартів щодо рівня шуму та емісії шкідливих речовин; 3) проектування, будівництво, реконструкція, ремонт та експлуатація аеропортів України з урахуванням вимог екологічної безпеки.

З вищевикладеного випливає, що шкідливий вплив авіації на довкілля має глобальний і локальний характер. Глобальним є вплив авіації на озонний шар атмосфери та пов'язані з цим наслідки, основні локальні – проблеми авіаційного шуму, забруднення викидами та скидами шкідливих речовин в атмосферне повітря, підземних вод та ґрунту у районі розташування аеропортів. Для розв'язання екологічних проблем цивільної авіації насамперед слід розробити: принципи та методи захисту повітря від забруднення двигунами повітряних суден; принципи та методи захисту від електромагнітних полів радіочастот аеропортів; технології захисту ґрунтів та води від забруднення стоками аеропортів; оптимізаційні схеми керування повітряним рухом на трасі, в зоні аеропортів з урахуванням екологічного стану довкілля.

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

УДК 612.08:34-057(043.2)

Блінов Д.О.

*Національна академія внутрішніх справ, Київ***ВИКОРИСТАННЯ ДЕТЕКТОРУ БРЕХНІ У ДІЯЛЬНОСТІ ФАХІВЦІВ**

Обман оточуючих людей є невід'ємною складовою повсякденних соціальних взаємодій. Контрабандист заявляє на митниці, що не провозить товарів, що підлягають декларуванню; вбивця наполегливо заперечує факт, що скоїв злочин; а кандидат на певну посаду в організацію стверджує, що попереднє місце роботи покинув добровільно, а не його було звільнено за дрібні крадіжки.

Це всього лише кілька прикладів з практично нескінченного числа ситуацій, що є джерелами можливого обману. Як показують дослідження, брехня - це звичайне явище повсякденного життя. Щодня ми неодноразово намагаємося провести інших людей, і часто нам самим доводиться намагатися з'ясувати, чи не обманюють вони нас. Іноді обман має вельми серйозні наслідки.

Саме для того, щоб виявити обман у найбільш важливих та значущих ситуаціях іноді використовують поліграф, або детектор брехні.

Отже дослідження доцільності використання детектора брехні є досить актуальним. І не менш значущим є питання про необхідність використання поліграфа під час співбесіди при прийомі на роботу. Адже за статистикою 10-15% кандидатів змінюють своє рішення влаштуватися на роботу, коли дізнаються, що в цій компанії застосовується поліграф (детектор брехні).

Існує думка, що без фахівця-поліграфолога не обходиться жодна більш-менш серйозна справа.

Шанси на «засудження» детектора брехні, на думку фахівців, дуже високі. За словами поліграфологів з компанії «Альфа-щит», які навчають співробітників МВС методикою роботи з детектором брехні, дані пристрою лише інформація, а аж ніяк не керівництво до дії. А на думку юриста Анатолія Врублевського, показання детектора можуть визнати доказами лише за рішенням суду, українськими законами застосування приладу поки ніяк не передбачено.

У зв'язку з відсутністю законодавчого врегулювання можливості використання детектора брехні при прийомі на роботу, проведенні співбесід, використанні даних як доказів у справі та в інших випадках, питання його застосування залишається відкритим. Крім того, не слід забувати про необхідність дотримання прав людини, передбачених міжнародно-правовими документами та внутрішнім законодавством України. Адже застосування детектора брехні поза волею самої людини може вважатися порушенням його прав, особливо при застосуванні його під час допиту обвинуваченого або його родичів.

Таким чином, питання застосування детектора брехні в різних сферах суспільного життя та допустимості доказів, отриманих за допомогою нього, є актуальним та потребує подальшого дослідження з боку науковців та фахівців-практиків з метою вироблення єдиного підходу щодо його використання та дотримання прав людини при цьому.

Науковий керівник – Борцевич П.С., канд. юрид. наук

ЛІЦЕНЗУВАННЯ НА Авіаційному транспорті

Авіаційний транспорт має можливість налаштовувати і розвивати зв'язки практично з усіма державами. Розглядаючи питання про ліцензування на авіаційному транспорті потрібно посилається на нормативні акти, які регламентують цей вид діяльності. Саме до таких документів належать: Повітряний кодекс України 19 травня 2011 року, Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01 червня 2000 року 1775-III, Постанова Кабінету Міністрів України від 29 листопада 2009р. № 1755 «Про термін дії ліцензії на провадження певних видів господарської діяльності, розміри і порядок зарахування плати за її видачу», Постанова Кабінету Міністрів України від 04 липня 2001р. № 756 «Про затвердження переліку документів, які додаються до заяви про видачу ліцензії для окремого виду господарської діяльності» та Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом.

Повітряний Кодекс України лише частково охоплює питання про ліцензування на авіаційному транспорті. А саме, що держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, відповідні органи авіаційного транспорту України здійснюють сертифікацію, реєстрацію та ліцензування.

Аналізуючи положення Закон у України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» можна сказати, що цей Закон визначає види господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, порядок їх ліцензування, встановлює державний контроль у сфері ліцензування, відповідальність суб'єктів господарювання та органів ліцензування за порушення законодавства у сфері ліцензування. У Законі зазначено, що надання послуг з перевезення пасажирів, вантажу повітряним транспортом є видом господарської діяльності, що підлягає обов'язковому ліцензуванню.

Постанова Кабінету Міністрів України «Про термін дії ліцензії на провадження певних видів господарської діяльності, розміри і порядок зарахування плати за її видачу» встановлює строк дії ліцензії та плату на певні види господарської діяльності, а саме на авіаційному транспорті. Що ж до Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку документів, які додаються до заяви про видачу ліцензії для окремого виду господарської діяльності», то в ній зазначений та затверджений перелік документів які додаються до заяви про видачу ліцензії для окремого виду господарської діяльності, що додається, а саме з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу повітряним транспортом.

Науковий керівник – О.А. Рассомахіна, канд. юрид. наук, доцент

УДК 342.9 : 35(043.2)

Бондаренко Д.Ю.

*Національний авіаційний університет, Київ***ВІК СУБ'ЄКТА АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ:
СПІВІДНОШЕННЯ ПРАВОВИХ НОРМ З РЕАЛІЯМИ СЬОГОДЕННЯ**

Ще років з 20 назад на вулицях рідко можна було побачити підлітка з цигаркою у роті та пляшкою пива у руці. Якщо така «картина» траплялася, то це викликало великий суспільний резонанс і, як наслідок, громадський осуд. Зараз, коли планетою крокує науково-технічний прогрес, еволюційні процеси охоплюють не тільки технології виробництва, а й людські відносини. Із загальної кількості неповнолітніх, що проживають в Україні, за вчинення різних правопорушень на облік в органах внутрішніх справ взято біля 40 тисяч порушників, третина з яких ледь досягла 16-річного віку. Особами, яким ще не виповнилося 16 років, вчинено близько 8 тис. правопорушень, більшість з яких посагають на громадський порядок. Чи не є такі дані приводом замислитися українському суспільству над зміною напрямку шляху, який веде до прірви?!

Осмислюючи проблеми акселерації молодого покоління, законодавцю варто було б звернути увагу на можливість зниження граничного віку особи щодо притягнення її до адміністративної відповідальності. Вітчизняний кримінальний закон в цьому сенсі «випереджає» адміністративний, адже в ньому передбачено спеціального суб'єкта – особу, що скоїла злочин, будучи неповнолітньою (ч. 2 ст. 22 ККУ). Психологи доводять, що починаючи з 14 років людина вже у повній мірі усвідомлює суспільну небезпечність (шкідливість) власних дій і наслідки своєї протиправної поведінки. Тому, доволі дивними видаються норми ч. 3 ст. 184 КУпАП, яка передбачає притягнення до адміністративної відповідальності батьків (осіб, що їх замінюють) неповнолітнього, що скоїв правопорушення, та ч. 4 – батьків (осіб, що їх замінюють) неповнолітнього, що вчинив злочин, не досягши віку кримінальної відповідальності. Виходить, що закон карає не самого правопорушника, а його сім'ю, що може слугувати приводом до вироблення у підлітка поняття безкарності, а звідси – до вчинення нових адміністративних деліктів або ж і злочинів. Саме це повинен врахувати законодавець в оновленому КУпАП. Адже сучасний підліток радикально відрізняється від «радянського зразка» у всіх аспектах.

Лібералізація соціуму в умовах трансформації суспільних відносин зумовлює ідею про те, що одним з головних векторів діяльності держави має бути виховання високої правової свідомості та культури в населення, особливо в підростаючого покоління. Дієвим способом виконання цього завдання може бути посилення відповідальності неповнолітніх за вчинення ними адміністративних проступків шляхом внесення відповідних змін до змісту ст. 13 КУпАП. Варто намагатися забезпечити превенцію будь-яких протиправних діянь ще на елементарному, базовому рівні шляхом встановлення жорсткіших заходів адміністративної відповідальності для підлітків.

Науковий керівник - Гончарук С.Т., канд. юрид. наук, доцент

СТРАТЕГІЧНА КОНЦЕПЦІЯ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ АВІАЦІЙНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ

В сучасних умовах господарювання перед авіапідприємствами країни постало важливе питання ефективного виходу з фінансово-економічної кризи.

Перехід до ринкової економіки докорінно змінив умови господарської діяльності підприємств. Більшість авіапідприємств на сьогодні не готові самостійно вирішувати проблеми виживання, підтримувати позиції на ринку, успішно працювати в умовах нестабільності, протистояти конкуренції, отримувати достатні умови для функціонування самого підприємства.

Управління авіаційними підприємствами в сучасних умовах – це концепція виживання в умовах ринкових відносин, яка залежить від передумов, притаманних будь-якому підприємству, зокрема: планування діяльності авіаційного підприємства (визначення потенціалу, реальні можливості та стратегічні завдання); коригування механізму досягнення цілей авіаційного підприємства; поточне управління авіаційним підприємством, яке конкретизує стратегічне управління і здійснюється в рамках стратегії. [1]

Для ефективної діяльності авіаційних підприємств та формування концепції антикризового управління першочергово необхідно вивчити та проаналізувати вплив факторів і причин на них. До факторів впливу на діяльність авіаційних підприємств можна віднести: політико-правові, міжнародні, соціально-економічні та інші. Причинами кризового стану авіаційного підприємства можуть бути: зміни ринкових умов; тиск конкурентів; зловживання з боку менеджерів або персоналу; діяльність контролюючих державних органів; введення нових законів; зміни в політичній ситуації, викликані перерозподілом влади; стихійні лиха.

Діагностика криз містить у собі комплекс методів, необхідних для оцінки поточного стану організації, виявлення причин погіршення кількісних і якісних показників діяльності. Зрозуміло, діагностика сама по собі не може вирішити проблему. В умовах кризи виникає потреба в кардинальних заходах щодо оздоровлення авіаційного підприємства, реорганізації його діяльності, стратегічних інноваційних змінах.

Стратегічна концепція антикризового управління авіаційними підприємствами повинна формуватися з урахуванням основних тенденцій щодо зміцнення конкурентних позицій авіапідприємств на ринку авіаційних послуг.

Список літератури:

1. *Родченко В.В.* Формування моделі процесу антикризового управління авіапідприємством // Проблеми системного підходу в економіці. Електронне наукове фахове видання. – 2007 - № 4. Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2007-4/index.htm>

Науковий керівник - Корчак Н.М., канд. юрид. наук, доцент

УДК 347. 82 (477)

Гаврилук М.В.

*Національний авіаційний університет, Київ***АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЛІЦЕНЗУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ ГОСПОДАРСЬКОГО ПРАВА**

Одним із господарсько-правових засобів державного регулювання вітчизняного ринку послуг виступає ліцензування, що спрямоване на підвищення конкурентоспроможності даного ринкового сектору, а також захист економічних і соціальних інтересів споживачів послуг.

Проблемам ліцензування господарської діяльності присвячено чимало робіт (Е.Е. Бекірова, В.В. Добровольська, П.М. Пальчук), у тому числі і у періодичній літературі (Л.М. Белкін, О.В. Кашперський, С.В. Фетісова).

Основним законом у сфері ліцензування є Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 р. Даний Закон в ст. 9 визначає види господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню. Серед них пункт 76 визначає, що ліцензуванню підлягають розведення домашніх тварин (собак, котів, екзотичних та декоративних тварин) у племінних розплідниках, дресирування собак та підготовка фахівців у цих сферах. Обов'язок щодо ліцензування даного виду господарської діяльності закріплено й в статі 14 Закону України «Про захист тварин від жорстокого поводження» від 21.02.2006 року. Перелік органів ліцензування, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2000 року, не визначає який саме орган державної влади уповноважений здійснювати ліцензування даного виду господарської діяльності.

Таким чином, відсутність державного органу, на який би покладался обов'язок здійснювати ліцензування господарської діяльності, передбаченої п. 76 ст. 9 Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», унеможливує притягнення суб'єкта господарювання до юридичної відповідальності, зокрема до адміністративної, передбаченої статтею 164 Кодексу про адміністративні правопорушення України, та кримінальної, передбаченої статтею 202 Кримінального кодексу України.

Дуже актуальним в науковому розумінні є питання про відмежування ліцензування від інших, суміжним з ним понять, які містяться в законодавстві про підприємницьку діяльність, мають як науковий, так і практичний інтерес. До понять, що схожі за своєю правовою природою з ліцензуванням, належать патентування, сертифікація і патентне ліцензування. Відповідно до ч. 2 ст. 12 Господарського кодексу України зазначені засоби регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання належать до основних.

Отже, вдосконалення порядку ліцензування господарської діяльності сприятиме законності здійснення господарської діяльності та можливості притягнення суб'єктів господарювання до відповідальності за порушення вимог Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності».

Науковий керівник – Горбатюк Я.В., асистент

ОСОБЛИВОСТІ ВИКОНАННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ ДОГОВОРІВ

Актуальність теми дослідження обумовлена тим, що в сучасних економічних умовах України цінність господарського договору набула нового значення, що обумовлено підвищенням ролі господарського договору в регулюванні господарських відносин, поєднанням в ньому приватних та публічних інтересів, юридичних та економічних аспектів, здатністю господарського договору сприяти вирішенню соціальних завдань та усувати протиріччя між суб'єктами господарювання у процесі здійснення господарської діяльності. Господарський договір є обов'язковим до виконання його сторонами (ст. 193 Господарського кодексу України (далі ГКУ), ст. 629 Цивільного кодексу України (далі - ЦКУ)).

Загальні принципи і умови виконання договорів, у тому числі господарських, врегульовано главою 15 "Виконання зобов'язань" Цивільного кодексу (статті 161-177).

Особливість виконання господарських договорів полягає лише в тому, що ці категорії та інститути значною мірою деталізуються ще й господарським законодавством про окремі види договорів.

Принципи виконання господарських договорів є загальнодоговірними (ст. 161 ЦКУ). Коротко їхню суть можна визначити формулою: "виконання господарських договорів має бути чітким і точним".

Основним принципом є принцип належного виконання господарського договору. Це, зокрема, означає виконання його належним суб'єктом (боржником) відповідно до предмета виконання, визначеного у договорі, у належному місці, відповідним способом і т. ін. З цього основного принципу впливає другий принцип - реального виконання господарського договору. Він закріплений у ст. 208 Цивільного кодексу України, згідно з якою зобов'язання повинно бути виконано в натурі.

З принципу належного виконання впливає і третій принцип - виконання господарського договору у встановлений строк. Щодо всіх господарських договорів строк є, як правило, їхньою істотною умовою.

Наступний принцип виконання господарських договорів - відповідність виконання вказівкам закону. Господарські договори повинні виконуватися відповідно до правил Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, до норм відомчих нормативних актів: положень, інструкцій, наказів, актами планування, нормативно-технічних документів. Господарські договори, щодо яких не існує будь-яких "вказівок", виконуються "відповідно до вимог, що звичайно ставляться" (ст. 161 ЦК).

Отже, в нинішніх умовах особливо зростає роль договору як універсальної та найдоцільнішої форми опосередкування товарно-грошових відносин.

Науковий керівник – Горбатюк Я.В., асистент

УДК 342.95(043.2)

Демиденко А.С.

*Національний авіаційний університет, Київ***Порушення правил поведінки на повітряному судні**

Повітряний транспорт є галуззю, пов'язаною з підвищеною небезпекою. Захист пасажирів, членів екіпажів повітряних суден та авіаційного персоналу цивільної авіації України від актів незаконного втручання забезпечується комплексом заходів авіаційної безпеки, однією із складових частин якої є виконання встановлених норм, правил і процедур усіма учасниками повітряних перевезень.

Кожен пасажир на борту повітряного судна України стає учасником специфічних правовідносин, пов'язаних з виконанням встановлених вимог в сфері авіаційної безпеки. За порушення встановлених норм, правил і вимог забезпечення авіаційної безпеки на внутрішніх авіалініях України пасажир несе відповідальність відповідно до вимог чинного законодавства України. За порушення встановлених норм, правил і вимог забезпечення авіаційної безпеки на міжнародних авіалініях пасажир несе відповідальність відповідно до вимог міжнародного повітряного права (міжнародних конвенцій з цивільної авіації) та законодавства країни призначення, або країни проміжної посадки.

Під порушенням правил поведінки пасажирів на борту повітряного судна під час польоту слід розуміти: порушення правил поведінки, встановлених експлуатантом повітряного судна; не виконання вимог авіа персоналу або екіпажу з дотримання норм і правил забезпечення авіаційної безпеки; вживання наркотиків або надмірної кількості алкоголю, що викликали інтоксикацію; при наборі висоти та заході на посадку самовільне залишення свого місця та пересування салоном; псування будь-якого обладнання та майна на борту ПС; використання аварійно-рятувального обладнання, якщо від екіпажу не надходило такої команди; користування електронними приладами й засобами зв'язку впродовж усього польоту; інші порушення (недозволене куріння, несанкціоноване використання електронних приладів, відмова покинути пасажирський термінал або борт повітряного судна, порушення правил фотографування і кінозйомки і т.д.).

Пасажир, який учинив вищевказані дії, вважається порушником правил поведінки на повітряному транспорті і борту повітряного судна України. Дані особи можуть бути притягнуті до адміністративної відповідальності відповідно до норм міжнародного права, законами України (а саме Кодексом України про адміністративні правопорушення) або країни перебування.

Відповідно до норм права України, особи, які вчинили порушення правил поведінки на повітряному судні, несуть відповідальність за статтею 112 Кодексу України про адміністративне правопорушення.

Науковий керівник – Розум І.О., асистент

Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації

Цивільна авіація складає невід'ємний елемент транспортної галузі і має важливе значення для господарства України. Але авіаційний транспорт є одним із найбільш уразливих об'єктів і може становити значну загрозу для населення. Безпека цивільної авіації є невід'ємною частиною національної безпеки. Держава, як носій суверенітету, на своїй території має відповідати за забезпечення безпеки повітряного транспорту і повітряних сполучень. Важлива роль при вирішенні проблеми забезпечення безпеки цивільної авіації належить праву, зокрема, такій його галузі, як адміністративне право, що регулює суспільні відносини в сфері безпеки цивільної авіації в Україні є однією з важливих складових її нормальної діяльності. Крім цього, міжнародні зобов'язання України, зокрема, підписання у 2001 році Україною „Кіпрських домовленостей” передбачає приведення законодавства України в сфері забезпечення безпеки цивільної авіації до світових стандартів.

Питання авіаційної безпеки регулюється низкою законодавчих актів України, основними серед яких є Повітряний кодекс України та Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації». Зокрема, Повітряний кодекс України в пункті 1 статті 1 визначає авіаційну безпеку як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів, а також зазначає, що безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки. Центральним органом виконавчої влади, який виконує завдання щодо здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації є Державна авіаційна служба України. До структури Державної авіаційної служби входить Управління авіаційної безпеки, основними завданнями і напрямками діяльності якого є реалізація єдиної державної політики у сфері авіаційної безпеки, захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, здійснення державного нагляду за дотриманням суб'єктами авіаційної діяльності вимог нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки та інші. Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті, затверджене Наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.11.2005р., визначає, що управління безпекою польотів у авіакомпаніях і в авіапідприємствах здійснюють перші керівники експлуатантів. Однак, не дивлячись на це, прикрим на сьогодні залишається факт недоскопалості адміністративно-правового регулювання безпеки цивільної авіації в Україні, що породжує неоднозначне розуміння проблем як державною, так і іншими суб'єктами, які мають відношення до цієї сфери діяльності.

Науковий керівник – Розум І.О., асистент

УДК 342.95(043.2)

Ігнатчик К.Є.

*Національний авіаційний університет, Київ***ОСОБЛИВОСТІ СПІВВІДНОШЕННЯ ЗБИТКІВ У ГОСПОДАРСЬКОМУ ТА ЦИВІЛЬНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ**

Актуальність теми дослідження обумовлена тим, що категорія збитків є однією із найбільш давніх та основоположних інститутів при захисті суб'єктом господарювання своїх прав та інтересів. Поняття «відшкодування збитків» - популярний предмет дослідження в різні часи. Тому що дана проблема стояла перед людством завжди, адже це один із способів, за допомогою якого досягається стабільність господарського обігу. Саме тому є необхідним порівняти механізм правового регулювання збитків у Господарському кодексі України та Цивільному кодексі України, що містять схожі положення, які все таки є нетотожними.

Згідно з ч. 2 ст. 217 Господарського кодексу України (далі ГКУ) відшкодування збитків є видом господарських санкцій, під якими розуміються заходи впливу на правопорушника у сфері господарювання, в результаті застосування яких для нього настають несприятливі економічні та/або правові наслідки. Натомість, для учасника господарських відносин, який потерпів від правопорушення, відшкодування збитків є способом захисту його прав та законних інтересів (ч. 1 ст. 224 ГКУ).

Ч. 2 ст. 224 ГКУ не дає загального визначення збитків, так само як і ст. 22 Цивільного кодексу України (далі - ЦКУ). ЦКУ у ст. 22 та ГКУ у ст. 225 встановлює лише обсяг збитків та ті складові збитків, які підлягають відшкодуванню правопорушником – учасником відносин у сфері господарювання. Проаналізувавши ч. 1 ст. 225 ГКУ, яка закріплює склад збитків, що підлягають відшкодуванню особою, яка допустила господарське правопорушення, слід зазначити, що ГКУ у складі збитків поряд із майновими втратами (вартістю втраченого, пошкодженого або знищеного майна, додаткових витрат, понесених стороною) додатково передбачає матеріальну компенсацію моральної шкоди у випадках, передбачених законом. Таке положення виявляється дискусійним і потребує розгляду співвідношення понять «збитки» та «шкода». Ці два поняття співвідносяться як ціле й частина: будь-які збитки є шкодою, у той час як не всяка шкода є збитками. Збитки – це грошова оцінка матеріальної шкоди, заподіяної порушенням договору або позадоговірним правопорушенням. Шкода же – це будь-які (у тому числі моральні) несприятливі для потерпілого наслідки. Отже, поняття «шкода», за змістом є ширшим, ніж поняття «збитки».

Отже, в українському законодавстві не вироблено єдиного підходу до визначення поняття «збитки». Господарське законодавство регулює питання відшкодування збитків дещо відмінно від цивільного законодавства, тому при зверненні до господарських судів необхідно враховувати і відповідні положення Цивільного кодексу України, які дублюються або суперечать господарським нормам.

Науковий керівник – Горбатюк Я.В., асистент

СУЧАСНИЙ СТАН ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Повітряний транспорт є невід'ємною складовою частиною сучасної економіки. У разі прогресуючого міжнародного поділу праці та зростання міжнародних економічних пріоритетів і міждержавних культурних зв'язків його значення для світового господарства стає дедалі істотним. Ефективні авіатранспортні перевезення побічно сприяють збільшенню кількості продажу товарів з допомогою економічної доцільності переведення гривень у їх категорію з малим попитом товарів. Авіатранспорт належить до найдинамічніших галузей світового господарства. Міжнародний обмін товарами і послугами зростав у останні десятиліття 1,5–2 рази швидше, ніж промислове і сільськогосподарське виробництво усього світу. Одночасно відбуваються зміни структури виробництва, у бік продукції, що вимагає більшого вантажообігу на одиницю її вартості. За оцінками експертів, приблизно 1/3 всієї продукції світу предмет міжнародного обміну. Обсяг міжнародного ринку повітряних вантажоперевезень нині становить 20 млрд. дол. щороку й, за прогнозами Світової організації торгівлі (СОТ), може збільшитися в 3 рази до 2015.

Продукція авіапромисловості має високоінтелектуально-ємкісною. Наприклад: вартість кг. магістрального літака становить 1000 доларів, 1 кг. бойового літака – 3000 доларів (порівнювати, вартість кг. автомобіля становить до 20 доларів). Істотну роль розвитку авіапромисловості там грає урядова підтримка проведення науково-дослідницьких і дослідно-конструкторських робіт (НДДКР).

За даними інституту Бейкера (США) 2000 року 52% всіх цих державних субсидій в промисловість США склали авіакосмічна галузь. Через війну, у галузі 70% загального обсягу витрат за НДДКР (авіаційно-космічна, електротехніка і електроніка) виробляється з допомогою державних субсидій.

Розвиток авіапромисловості забезпечує значну кількість кваліфікованих робочих місць. За даними фірми "Боїнг", продаж літаків на 1 млрд. доларів створює 100 тис. прямих і непрямих робочих місць. Тому, держава чинить активне сприяння і протекціонізм розвитку національної авіапромисловості.

Авіаперевезення як спеціалізований вид бізнесу у розвиненою ринковою економією у країнах будь-коли приносили прибутку.

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

УДК 351.814.4:504(043.2)

Ключник А.Р.

*Національний авіаційний університет, Київ***РЕГУЛЮВАННЯ ПИТАНЬ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ**

Головним суб'єктом регулювання безпеки польотів у системі організації повітряного руху є Державна авіаційна служба України. Ключовим структурним підрозділом, що здійснює функції нагляду за безпекою польотів в системі організації повітряного руху є департамент аеронавігації та зовнішніх зв'язків. Основним завданням нагляду за безпекою польотів у системі організації повітряного руху є отримання доказів щодо відповідності системи організації повітряного руху визначеним рівням безпеки польотів, стандартам та рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО), вимогам Євроконтролю, законам та національним нормативно-правовим актам України в частині, що стосується системи організації повітряного руху.

В рамках існуючої організаційної структури Державіаслужби функції відповідальності при здійсненні нагляду за безпекою польотів при організації повітряного руху розподілені на чотири рівня, кожен з яких має свої функції та повноваження. До вищого керівного рівня відповідальності віднесено функції організації діяльності із нагляду, включаючи процеси регуляторних аудитів з безпеки польотів, забезпечення відповідними ресурсами, відповідність системи організації повітряного руху встановленим вимогам, прийняття відповідних рішень. Середній керівний рівень включає повноваження щодо оцінки заходів з усунення недоліків та прийняття відповідних рішень, уточнення плану проведення аудитів, необхідність проведення специфічних аудитів, інформування керівного складу Державіаслужби про необхідність прийняття рішень щодо вжиття санкцій, керування процесом усунення недоліків.

Третій рівень або рівень підтримки включає забезпечення звітності, контроль за підготовкою та кваліфікацією аудиторів, забезпечення контролю за ефективністю аудитів, залучення у разі необхідності незалежних представників з метою прийняття адекватних рішень за результатами аудитів.

До четвертого - процедурного рівня відповідальності віднесено виконання процедур, визначених аудитом, виконання завдань аудиту, документування результатів аудиту, дотримання конфіденційного статусу щодо результатів та інформації, отриманої в ході аудиту, підготовку фінального звіту аудиту.

Таким чином, бачимо, що нагляд за безпекою польотів в системі організації повітряного руху покладено на департамент аеронавігації та зовнішніх зв'язків, завданням якого є отримання доказів щодо відповідності системи організації повітряного руху визначеним рівням безпеки польотів, стандартам та рекомендованій практиці ІКАО, вимогам Євроконтролю, законам та національним нормативно-правовим актам України.

Науковий керівник - Зуєва В.О., канд. політ. наук, доцент

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЙНОЇ СЛУЖБИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Забезпечення екологічної безпеки – пріоритетний напрямок діяльності всіх без винятку органів державної влади. Це пов'язано з тим, що стан навколишнього природного середовища має вагомий вплив на всі сфери суспільних відносин, має неабияке значення для життєдіяльності людей. Підтвердженням цьому є норми Основного Закону України, які проголошують, що кожен має право на безпечне для життя і здоров'я довкілля та на відшкодування завданої порушенням цього права шкоди.

Очевидним є те, що авіаційний транспорт, окрім численних переваг, негативно впливає на оточуюче довкілля, забруднюючи викидами та скидами шкідливих речовин атмосферне повітря, підземні води та ґрунт у районах розташування аеропортів. З метою розв'язання екологічних проблем цивільної авіації здійснюється діяльність по розробленню принципів та методів захисту повітря від забруднення двигунами повітряних суден; впроваджуються новітні оптимізаційні схеми керування повітряним рухом на трасі, в зоні аеропортів з урахуванням екологічного стану довкілля.

Одним з провідних державних органів, до повноважень яких входить реалізація державної політики в сфері цивільної авіації є Державна авіаційна служба України. Її місія, перш за все, полягає у забезпеченні безпеки цивільної авіації, що, в свою чергу, передбачає усунення будь-яких загроз для життя і здоров'я людей. Це стосується й екологічної безпеки, про що свідчить наявність наступних положень у переліку завдань Державної авіаційної служби, серед яких доцільно виділити такі, як: реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору; здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації. Крім того, Державіаслужба здійснює нагляд за додержанням суб'єктами авіаційної діяльності вимог нормативно-правових актів, до яких можна віднести «Правила видачі сертифікатів придатності щодо шуму на місцевості цивільних повітряних суден України»; «Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України»; Повітряний кодекс України; ЗУ «Про транспорт» та інші.

Таким чином, на рівні з іншими органами державної влади, Державна авіаційна служба України дотримується вимог екологічної безпеки, здійснюючи нагляд за забезпеченням авіаційної безпеки, а також розробляючи та реалізуючи Державну програму з безпеки польотів.

Науковий керівник - Ю.В.Корнєєв, канд. юрид. наук, доцент

УДК 347.82(043.2)

Костюк К.М.*Національний авіаційний університет, Київ***ЗНАЧЕННЯ ПРИЙНЯТТЯ НОВОГО ПОВІТРЯНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ
ДЛЯ РОЗВИТКУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Шлях до прийняття нового Повітряного кодексу України був складний та довгий, але ці зміни були необхідними і зумовлені часом. Адже недарма посол Єврокомісії в Україні зазначив, що оновлення Повітряного кодексу України стане вагомим кроком на шляху адаптації українського законодавства до європейського та міжнародного.

19 травня 2011 року Верховна Рада України прийняла новий Повітряний кодекс України, який набрав чинності 17 вересня цього року. Прийнятий документ по-новому підходить до прав пасажирів, фіксуючи конкретні підстави, строки і розміри компенсації за відмову у перевезенні, відміни польоту, тривалої затримки вильоту і зниження класу обслуговування. Більше того, пасажирів чартерних рейсів також зможуть отримати компенсацію за затримку рейсу. Також одним з пріоритетів стало співробітництво у сфері транспорту, де Україна повинна враховувати міжнародні регуляторні вимоги у цій сфері. Адже вона є повноправним членом Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Європейської конференції цивільної авіації (ECAC), Європейської організації з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL) тощо.

Варто наголосити на тому, що в Новому Повітряному кодексі України чітко визначені повноваження керівника органу, серед яких слід відмітити, наступні: заборона, скасування, тимчасове припинення або зміна виконання польотів у разі загрози безпеці польотів, а також притягнення до відповідальності шляхом накладання стягнень на суб'єктів авіаційної діяльності за порушення законодавства. Останнє є дієвим та гнучким важелем впливу щодо забезпечення дотримання встановлених законодавством вимог в галузі цивільної авіації. Проведення окремих видів перевірок суб'єктів авіаційної діяльності, що проводяться без попереднього повідомлення, є новим додатковим інструментом у здійсненні нагляду за безпекою польотів тощо.

Отже, підсумовуючи можна зазначити, що у нову редакцію Кодексу імплементовані певні норми міжнародного авіаційного законодавства та закладені основи для їх подальшої реалізації шляхом видання різних за юридичною силою підзаконних актів та приведення їх у відповідність до національного законодавства. Це сприятиме створенню чіткої та прозорої правової структури, яка забезпечить стійкий розвиток цивільної авіації України.

Науковий керівник – Бородін І.Л., д-р. юрид. наук, професор

ПРАКТИЧНІ ПРОБЛЕМИ, ЯКІ ЗАВАЖАЮТЬ ЕФЕКТИВНОМУ РОЗСЛІДУВАННЮ ТА ПРОТИДІЇ УГОНУ АБО ЗАХОПЛЕННЮ ЗАЛІЗНИЧНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ, ПОВІТРЯНОГО, МОРСЬКОГО ЧИ РІЧКОВОГО СУДНА

Норми статей про відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту в низці випадків є неузгодженими. Це викликає низку зауважень. Так, в диспозиціях переважної кількості статей розділу XI Особливої частини КК України відповідальність пов'язується з наслідками. Одні з таких наслідків в загальному можна визначити як створення загрози для життя або здоров'я людини. Шкода за таких умов є лише можливою. Встановити, що з потерпілим дійсно можуть трапитися реальні нещасні випадки, можна тільки гіпотетично. Судова практика застосування норм про відповідальність за транспортні злочини показує, що суди на такі факти реагують м'яко. В цьому контексті доречно подумати про декриміналізацію діянь з такими наслідками і про реагування щодо них іншими засобами.

Крім того, диспозиції ряду статей XI розділу Особливої частини КК України містять вказівки на однакові наслідки, підкреслюючи тим самим рівність суспільної небезпеки діянь. При цьому санкції в цих статтях різні. Виходячи з того, що безпека людини, її життя, здоров'я, власність завжди є рівновеликими цінностями, і коли вони пошкоджуються однаковими за рівнем суспільної небезпеки злочинами проти безпеки руху та експлуатації транспорту, види та розміри покарань за них мають передбачатися однаковими.

Також слід розглянути питання про розмежування розглядуваного злочину та піратства. Піратство належить до тих деліктів, юридична кваліфікація яких залежить від юрисдикційного місця вчинення злочинного акту.

Зіставлення формулювань конвенційної та української кримінально-правових заборон свідчить про те, що, з одного боку, ст. 446 КК України розширює склад піратства, оскільки нарівні з морським вона передбачає і річкове піратство. З іншого боку, ст. 446 КК України не охоплено випадки повітряного піратства. Цю прогалину може бути усунуто за допомогою кваліфікації відповідної поведінки за ст.278 КК України.

Але, мабуть, найважливішою проблемою, пов'язаною з кваліфікацією розглядуваного злочину, є те, що на практиці злочинні діяння не кваліфікують за ст.278. Випадки скоєння даного злочину трапляються, але їх здебільшого кваліфікують як крадіжку. Однак тим не менше Єдиний державний реєстр судових рішень України не містить інформації про жодну справу, розглянуту в Україні за ст.278 КК. Це означає, на жаль, не те, що подібні злочини в Україні не скоюються, а скоріше те, що їх неправильно кваліфікують.

Науковий керівник – Хорт І.В., ст. викладач

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Провідна роль в системі механізмів регулювання повітряного транспорту належить законодавчому процесу, який виконує функції легалізації та формалізації правил авіаційної діяльності, в тому числі і самих механізмів регулювання - ліцензування та сертифікації.

Роль законодавчого процесу, як механізму державного регулювання, постійно зростає. Триває процес побудови системи регулювання повітряного транспорту за новими принципами. Динаміка розвитку відносин на світовому ринку авіаційних перевезень свідчить про необхідність постійно удосконалювати нормативно-правове поле, як на рівні міждержавних відносин, так і на національному рівні. Провідні авіаційні держави світу та країни Євросоюзу поступово відходять від традиційних двосторонніх відносин щодо повітряного сполучення та переходять на ринкові умови лібералізації та «відкритого неба».

Безумовно, здійснювати реалізацію політики направленої на лібералізацію процесів регулювання неможливо без ефективних правових засобів. Тобто послідовної гнучкої та дієвої системи нормативно-правових актів за своєю якістю здатних ефективно врегульовувати та створювати умови для розвитку продуктивних відносин в авіаційній галузі.

Враховуючи це, при удосконаленні та розробці національної нормативно-правової бази слід звернути увагу на досвід побудови системи правових засобів правового регулювання двох найпотужніших та успішніших учасників міжнародного ринку авіаційних перевезень – Європейського Союзу та Сполучених Штатів Америки.

Порівнявши авіаційне законодавство США та ЄС і авіаційне законодавство України, можна дійти висновку, що ефективної системи правових засобів регулювання діяльності авіаційного транспорту в Україні в повній мірі не створено. Нормативно-правові акти, які на теперішній час регулюють відносини в цивільній авіації України, не створюють між собою єдину узгоджену дієву регулятивно-правову систему.

Роблячи висновок, слід звернути увагу на загальні підходи до розуміння процесів гармонізації національного авіаційного законодавства до законодавства Європейського Союзу, а також те, що необхідність регулювання економічних відносин в авіаційній галузі породжується економічними потребами. В умовах трансформації економічної системи в цілому, і зокрема в авіаційній галузі, право може виступати як певний стимулятор розвитку цивілізованих економічних відносин. У той же час, необхідно пам'ятати, що право не може насаджувати ринкові відносини, але може сприяти їх розвитку.

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

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

Відповідно до статті 3-1 Повітряного кодексу України – основного авіаційного Закону України – передбачається, що державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації здійснюється незалежним спеціально уповноваженим органом. Зазначену статтю було введено з метою виконання зобов'язань, взятих Україною відповідно до міжнародних договорів, та стандартів забезпечення безпеки в цивільній авіації, які були прийняті більшістю провідних європейських країн та міжнародних організацій після великих катастроф, що мали місце на той час.

Таким чином, повернення до старої структури управління, цивільною авіацією України (позбавлення її самостійності) може викликати здивування та неоднозначне сприйняття світовою авіаційною спільнотою процесів, які відбуваються в Україні, що позначиться на ставленні з боку авіаційних адміністрацій провідних країн світу та міжнародних авіаційних організацій до повноважних авіаційних представників України. Крім, того законодавство України у сфері авіації необхідно привести у відповідність до міжнародних стандартів шляхом внесення змін до Повітряного Кодексу України та переведення у відповідність до JAA систем сертифікації: авіатехніки; організацій-розробників; організацій-виробників авіаційної техніки; експлуатантів; організацій з технічного обслуговування авіатехніки; видача свідоцтв льотному персоналу. Досягнення цього можливо за умови поступового впровадження і застосування в Україні гармонізованих технічних стандартів Європейського Союзу.

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

УДК 338.46:629,73(0432)

Лобода Ю.В.

*Національний авіаційний університет, Київ***ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНІЙ
АВІАЦІЇ УКРАЇНИ**

Через складну економічну та суспільно-політичну ситуацію в нашій країні на сьогоднішній день цивільна авіація має досить багато проблем, а розвиток ринку авіаційних послуг зазнав істотних збитків. Основними проблемами є: застарілий авіапарк, зменшення авіаперевезень.

Водночас значно зросла кількість вітчизняних комерційних авіаційних компаній, що конкурують на ринку авіаційних послуг. Парк літаків цивільної авіації надзвичайно застарів. Понад 80% пасажирських літаків експлуатуються протягом багатьох років, а їх технічний та експлуатаційний рівень не відповідає сучасним стандартам. Через те, що у більшості авіаційних компаній, що займають провідні позиції на ринку авіаційних послуг, відсутні необхідні фінансові кошти для відновлення такого парку, авіаційні компанії не в змозі певною мірою організувати чергування пошуково-рятувальних повітряних суден.

На сьогоднішній день основними проблемами авіапромислового комплексу є: відсутність в ньому власних фінансових ресурсів, необхідних для розвитку; різке скорочення експорту цивільних повітряних суден; організаційна роздробленість комплексу після першого етапу акціонування і приватизації; нерозвиненість кредитних механізмів фінансування виробництва і постачання(продажів); відсутність стимулів для вітчизняних та іноземних фінансових структур до вкладення інвестицій в авіаційно-будівельну промисловість на умовах, близьких до умов одержання фінансових ресурсів іноземними виробниками авіаційної техніки; недостатнє та неповне фінансування робіт, передбачених державною цільовою програмою розвитку цивільно-авіаційної техніки України, що призвело до недотримання термінів виконання низки робіт зі створення нового покоління вітчизняних цивільних повітряних суден; падіння інтелектуального потенціалу науково-дослідних інститутів, конструкторських бюро і підприємств, що виробляють серійну продукцію, переривання процесу зміни поколінь авіаційних учених, інженерів, техніків і висококваліфікованих робітників; посилення конкуренції як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку з боку закордонних авіапромислових компаній; боротьба за права власності і відсутність контролю за підприємствами й організаціями авіаційної промисловості, яка особливо загострилася останнім часом.

На мою думку, для вирішення цих проблем можновладцям України варто вжити невідкладних та дієвих заходів щодо авіаційної безпеки в цивільній авіації організаційного спрямування. Наприклад, забезпечення авіаційної безпеки в аеропортах і на авіаційних підприємствах; проведення сертифікації аеропортів. Важливе значення має підготовка кадрів в галузі авіаційної безпеки в системі навчальних закладів цивільної авіації.

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

Адміністративно-правовий статус екіпажу повітряного судна України

Основною ланкою в авіаційно-транспортній системі є екіпаж повітряного судна. Від дій екіпажу повітряного судна безпосередньо залежить здатність забезпечити безпеку польоту та не допустити виникнення авіаційних подій.

Поняття адміністративно-правового статусу екіпажу повітряного судна України напряму пов'язано з питанням приналежності екіпажу повітряного судна України до тієї чи іншої групи суб'єктів адміністративного права. Екіпаж повітряного судна України належить до категорії «колективних суб'єктів – неюридичних осіб». Враховуючи викладене, зауважимо, що сьогодні в науковій літературі змістовно досліджено та визначено особливості адміністративно-правового статусу, зокрема, командира повітряного судна України. Командир повітряного судна має статус головної керівної особи на повітряному судні, – це пілот, відповідальний за керування повітряним судном та його безпеку протягом польотного часу; командир повітряного судна несе встановлену чинним законодавством відповідальність за безпеку польоту незалежно від того, чи пілотує він повітряне судно особисто чи передав керування повітряним судном іншій особі. На підставі аналізу законодавства України можна виділити підстави допуску екіпажу повітряного судна України до здійснення професійної діяльності. Їх слід поділяти на: «загальні підстави» та «спеціальні підстави».

До загальних підстав допуску членів екіпажу повітряного судна до здійснення ними професійної діяльності відносять: 1) наявність у кандидатів відповідного віку; 2) наявність у кандидатів відповідної професійної підготовки; 3) встановлення до кандидатів різних вимог залежно від різних видів свідоцтв та/або рейтингів; 4) встановлення обмежень щодо термінів дії свідоцтв членів екіпажу повітряного судна; 5) наявність належного стану здоров'я, що підтверджується обов'язковою наявністю діючого медичного сертифіката; 6) обов'язкове страхування членів екіпажу повітряного судна України. До спеціальних підстав віднесено: 1) наявність додаткових вимог щодо допуску на право виконання авіаційно-хімічних робіт у сільському та лісовому господарстві; 2) наявність спеціального дозволу на право користуватися фотографічною апаратурою на борту повітряних суден; інші підстави.

Усебічний розгляд адміністративно-правового статусу екіпажу повітряного судна України дає змогу визначити місце і роль екіпажу повітряного судна України в державно-управлінських та інших суспільних відносинах у сфері діяльності цивільної авіації, врегульованих нормами адміністративного права та сприяє підвищенню ефективності й безпеки діяльності цієї категорії осіб і безпеці авіації, у цілому.

УДК 347.824.2 (043.2)

Миرونець О.М.*Національний авіаційний університет, Київ***ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ БАГАЖУ**

Правове регулювання авіаперевезення багажу в Україні здійснюється такими національними нормативно-правовими актами, як-от: Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року (далі по тексту – ПК України) та Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 216 від 23 квітня 2010 року (далі по тексту – Правила).

Відповідно до пункту 11 статті 100 ПК України авіаперевізник несе відповідальність за втрату або шкоду, заподіяну під час перевезення багажу. Відповідно до частини 2 глави 1 розділу XXIX Правил перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну в разі знищення, втрати або пошкодження зареєстрованого багажу, лише за умови, що випадок, який став причиною знищення, втрати або пошкодження багажу, мав місце на борту повітряного судна або тоді, коли перевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу, однак перевізник не несе відповідальності за пошкодження багажу внаслідок його дефекту, якостей чи вад.

Згідно з главою 2 розділу XXIX Правил перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в авіаперевезенні багажу, однак перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки, якщо доведе, що він, його працівники та агенти (з продажу та/або обслуговування) вжили всіх можливих заходів для того, щоб уникнути шкоди, або що він (вони) не мали змоги вжити таких заходів.

Згідно з частиною 2 глави 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки в перевезенні зареєстрованого багажу для міжнародних рейсів обмежується сумою 1131 СПЗ стосовно кожного пасажира. Для рейсів у межах України відповідальність перевізника становить: 20 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) за один кілограм бруто в разі втрати, пошкодження чи нестачі усього або частини зареєстрованого багажу; 400 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) на пасажира за ручну поклажу та іншу власність пасажира, що перебуває під контролем пасажира протягом польоту; 50 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) у разі затримки в перевезенні багажу. Якщо вага багажу не записана в багажній квитанції, то вважається, що загальна вага зареєстрованого багажу не перевищує відповідної ваги багажу для безкоштовного провезення за відповідним маршрутом та класом обслуговування і сума компенсації розраховується з урахуванням цього.

**ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ПРОКУРОРА ЗІ ЗДІЙСНЕННЯ НАГЛЯДУ
ЗА ДОДЕРЖАННЯМ І ЗАСТОСУВАННЯМ ЗАКОНІВ НА ПОВІТРЯНОМУ
ТРАНСПОРТІ**

Ефективність нагляду транспортного прокурора за додержанням і застосуванням законів багато в чому залежить від правильної та раціональної організації його роботи. Саме належна організація роботи транспортного прокурора зумовлює дієвість здійснюваного ним нагляду за додержанням і застосуванням законів на транспорті та ефективне використання наданих йому повноважень з виявлення та усунення порушень законів, їх причин та умов, що їм сприяли. Науково-обґрунтована організація роботи транспортного прокурора за умови її належного методичного та тактичного забезпечення дозволяє йому визначити оптимальні шляхи діяльності транспортної прокуратури, необхідні для комплексного та своєчасного виконання покладених на неї завдань за всіма напрямками наглядової діяльності, з урахуванням значної кількості об'єктивних і суб'єктивних факторів, які впливають на стан законності та практику нагляду за додержанням і застосуванням законів на повітряному, залізничному та річковому транспорті.

Підсумовуючи викладене, до числа основних структурних елементів організації роботи транспортного прокурора зі здійснення нагляду за додержанням і застосуванням законів на транспорті доцільно віднести: 1) правильний підбір працівників і раціональний розподіл між ними посадових обов'язків зі здійснення нагляду, підвищення працівниками транспортної прокуратури кваліфікації; 2) забезпечення транспортного прокурора належними способами і засобами збирання інформації про порушення законів на транспорті, її аналіз та оцінка; 3) планування роботи транспортного прокурора зі здійснення нагляду за додержанням і застосуванням законів на транспорті; 4) забезпечення взаємодії транспортного прокурора з правоохоронними органами, органами управління та контролю в сфері функціонування транспорту, а також координації спільних заходів щодо боротьби з порушеннями законів на транспорті; 5) надання транспортному прокурору методичної допомоги; 6) ведення транспортним прокурором первинного обліку результатів роботи зі здійснення нагляду та здійснення контролю виконання завдань, а також визначення на їх основі ефективності наглядової діяльності.

Науковий керівник – Хорт І.В., ст. викладач

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОНЦЕСІЙНОГО ВИДУ
ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНІ**

Концесія є самостійною формою підприємницької діяльності, пов'язаною із використанням природних ресурсів, і, зокрема, землі. Правові засади регулювання відносин концесії щодо майна та землі, а також умови і порядок її здійснення визначаються Законами України “Про концесії” [1], “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” [2], Земельним кодексом України (ЗКУ) [3] та іншими нормативно-правовими актами. У ст. 1 Закону “Про концесії” [1] концесія визначається як надання з метою задоволення суспільних потреб уповноваженим органом виконавчої влади або органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі права на створення та управління об'єктом концесії за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності на себе зобов'язань щодо створення та управління об'єктом концесії, а також майнової відповідальності й можливого підприємницького ризику. Особливостями концесійного використання земельних ресурсів є те, що: концесіодавцем виступає уповноважений орган виконавчої влади або орган місцевого самоврядування, а, отже, земельна ділянка є об'єктом права державної або комунальної власності; концесіонером може бути лише вітчизняний або іноземний суб'єкт підприємницької діяльності, тому земельна ділянка надається лише для здійснення останньої; на відміну від інших видів підприємницької діяльності, які здійснюються з метою одержання прибутку, метою концесійної діяльності є задоволення суспільних потреб.

Договірні відносини щодо використання землі на підставі концесії врегульовані Законом України “Про концесії”, ч. 3 ст. 10 якого передбачено: якщо для здійснення концесійної діяльності необхідна земельна ділянка, договір оренди останньої або акт про надання її у користування додаються до договору [1].

Якщо у зазначених випадках для здійснення концесійної діяльності необхідні земельні ділянки, то вони надаються на умовах оренди на строк дії концесійного договору (ч. 1 ст. 94 ЗКУ [3]). Використання на умовах оренди земельної ділянки фактично обслуговує концесійний договір, а сама земельна ділянка не є об'єктом концесії. У зв'язку з цим ч. 1 коментованої статті ЗКУ передбачено, що порядок надання концесіонеру в оренду земельної ділянки встановлений саме нормами земельного законодавства, зокрема ст. 124 ЗКУ [3].

Список літератури:

1. *Закон України «Про концесії»*. Режим доступу: http://kodeksy.com.ua/pro_kontsesii.htm
2. *Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»*. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/anut/1286-14>
3. *Земельний кодекс України*. Режим доступу: <http://www.zemelnij.org.ua>

Науковий керівник - Корнєєв Ю.В., канд. юрид. наук, доцент

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

Цивільна авіація складає невід'ємний елемент транспортної галузі і має важливе значення для господарства України. Але авіаційний транспорт є одним із найбільш уразливих об'єктів і може становити значну загрозу для населення. Експлуатація авіаційного транспорту, виходячи зі змісту ст. 1187 Цивільного кодексу України, становить джерело підвищеної небезпеки. Тому безпека цивільної авіації має особливо важливе значення.

Важлива роль при вирішенні проблеми забезпечення безпеки цивільної авіації належить праву, зокрема, такій його галузі, як адміністративне право, що регулює суспільні відносини в сфері безпеки цивільної авіації. Належне адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні є однією з важливих складових її нормальної діяльності. Крім цього, міжнародні зобов'язання України, зокрема, підписання у 2001 році Україною „Кіпрських домовленостей”, а також стратегічний курс України на інтеграцію до Європейського Союзу передбачають приведення законодавства України в сфері забезпечення безпеки цивільної авіації взагалі, і її адміністративно-правового регулювання зокрема, до світових стандартів. Сьогоднішня недосконала теоретична база адміністративно-правового регулювання безпеки цивільної авіації в Україні породжує неоднозначне розуміння зазначених проблем як державою, так і іншими суб'єктами, які мають відношення до цієї сфери діяльності.

Безпосередньо проблематиці адміністративно-правового забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні увага вчених юристів, на жаль, не приділялася. Лише окремі її аспекти висвітлювалися у вітчизняній науковій літературі, переважно періодиці, зокрема в працях С.Т. Гончарука, Н.В. Дараганової, Г.Г. Забарного, А.В. Мілашевича, Р.О. Герасимова, В.К.

Нормами адміністративного права регулюється найзначніша за обсягом частина суспільних відносин у сфері авіаційної безпеки. Звідси випливає, що адміністративно-правовий метод є визначальним у системі методів забезпечення авіаційної безпеки. Різноманіття адміністративно-правових норм у сфері забезпечення авіаційної безпеки дозволяє класифікувати їх за різними підставами. Діяльність суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки спрямована головним чином на попередження порушень у сфері безпеки польотів, пасажирів, співробітників авіаційного транспорту. Тому акти, що регламентують їх діяльність, в обов'язковому порядку включають норми, які визначають права суб'єктів безпеки на вимогу від відповідальних осіб дотримання норм безпеки на об'єктах авіаційного транспорту, усунення причин і умов, сприяючих здійсненню правопорушень у даній сфері.

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

УДК 347.82: (043.2) 061.1ЄС

Пасічук А.М.

*Національний авіаційний університет, Київ***АДАПТАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ЗАКОНОДАВСТВА
ДО НОРМ ТА ПРИНЦИПІВ ЄС**

Нормативно-правова база, що регулює діяльність цивільної авіації України, містить близько тисячі нормативно-правових актів. Основний правовий акт авіаційного законодавства України - це Повітряний кодекс.

Одним з основних питань на сьогодні є поступова адаптація національної законодавчої бази до міжнародних конвенцій, угод, а також європейських *acquis communautaire*.

З метою сприяння прагненню України в адаптації національного законодавства, ЄС профінансував проект технічної допомоги «Приєднання до/та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій в галузі транспорту», яким серед іншого, було проведено аналіз рівня адаптації нормативної бази України до *acquis communautaire* та вимог міжнародних конвенцій, угод та організацій у галузі транспорту, в тому числі в сегменті цивільної авіації.

З метою вирішення проблемних питань у галузі законодавства Державіаадміністрацією в 2008 році був складений «План заходів щодо виконання загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». Цей План передбачає сферу *acquis communautaire*, в якій здійснюється адаптація, джерела *acquis communautaire*, що регулюють правовідносини у відповідній сфері та визначає найменування заходу, який повинен здійснюватись із закріпленням його за певними структурними підрозділами відповідальними за виконання даного заходу.

Відповідно до вимог базових *acquis communautaire* з цивільної авіації, насамперед, країною, що прагне інтеграції, мають бути гармонізовані законодавчо та приведені у відповідність до європейських стандартів:

спільні європейські правила цивільної авіації: гармонізація правил та процедур у цивільній авіації, ліцензування авіаперевізників, ліцензії у сфері цивільної авіації;

управління рухом: ліцензії авіадиспетчерів, спільні заходи щодо розвитку системи нового покоління управління європейським повітряним рухом (SESAR), нормативна база для створення єдиного європейського неба;

безпека повітряних польотів;

стандарти техніки безпеки та експлуатації: повідомлення про інциденти у цивільній авіації;

авіаційна техніка безпеки: повітряні судна третіх країн, які використовують аеропорти ЄС, аварії та інциденти у цивільній авіації, інформування пасажирів про особливості перевізника і чорний список компаній високого ризику.

Науковий керівник – Хорт І.В., ст. викладач

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАХОДІВ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

Екологічна безпека – стан навколишнього середовища у межах світового господарства, у країні загалом та в окремих регіонах і на підприємствах, що не загрожує здоров'ю населення у процесі праці та життєдіяльності [1].

Стандарти екологічної безпеки суден охоплюють технічні, експлуатаційні характеристики суднових конструкцій та обладнання, а також правила скиду шкідливих речовин, які регламентує національне та міжнародне законодавство.

За даними Об'єднаного науково-дослідного центру Європейської комісії причиною потенційної небезпеки нафтового забруднення є транспортна галузь. Високий ступінь потенційного ризику аварійних розливів нафти, інших небезпечних речовин потребує швидкого реагування на аварійні ситуації першочергових природоохоронних заходів галузі морського транспорту [1].

Для забезпечення екологічної безпеки на об'єктах морського і річкового транспорту в Україні були проведені наступні природоохоронні заходи:

- ефективне очищення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря та скидів в водні об'єкти;
- забезпечення належного технічного стану пилогазоочисного устаткування (ПГОУ), очисних споруд нафтозабруднених та стічних вод;
- заміна озоноруйнуючих речовин у системах кондиціонування, пожежогасіння та холодильного обладнання на альтернативне, яке не оказує негативну дію на атмосферне повітря;
- повне збирання та передача небезпечних відходів на утилізацію.

Також з метою ефективної реалізації державної екологічної політики на водному транспорті необхідне впровадження передових енергозберігаючих та ресурсозберігаючих, маловідходних технологій очищення стічних вод, викидів забруднюючих речовин в атмосферу, утилізації відходів. Це можливо при наявності постійного фінансування, спрямованого на розробку зазначених технологій, з залученням коштів галузевих підприємств для їх впровадження.

Список літератури:

1. *Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т. 1.* / Редкол.: С. В. Мочерний та ін. – К.: Видавничий центр “Академія”, 2000. – 864 с.

Науковий керівник - Корнєєв Ю.В., канд. юрид. наук, доцент

УДК 368.1:347.824.4 (043.2)

Підпригора М.С.

Національний авіаційний університет, Київ

ОСОБЛИВОСТІ СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ Авіаційних ПІДПРИЄМСТВ

Сьогодні існує суттєвий дефіцит наукових досліджень з проблем страхування транспортних ризиків, та, зокрема, страхування авіаційних ризиків. Авіаційні ризики - це ризики пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів або пошти повітряним транспортом [1]. Особливими рисами авіаційного страхування є такі.

Великі за розмірами страхові суми. Найбільші українські авіакомпанії страхують свою відповідальність перед третіми особами при експлуатації повітряних суден на 750 млн. доларів.

Наявність катастрофічних збитків. Для отримання дозволу на виконання польоту авіакомпанія повинна укласти три основні договори страхування: страхування каско повітряного судна, відповідальності перед третіми особами та страхування членів екіпажу. Це призводить до того, що, найчастіше, в наслідок катастрофи, страхова компанія здійснює страхову виплати за всіма трьома видами страхування. Така виплата може перевищити надходження страхових платежів за кілька попередніх років, тобто має місце катастрофічний збиток.

Залежність від перестраховування. Оскільки страхова сума може складати кілька сот мільйонів доларів, тому, щоб прийняти на власне утримання такий ризик страхова компанія повинна мати власний капітал в розмірі кілька мільярдів доларів. Таких компаній в Україні немає, відповідно більшу частину ризику (90-99 %) українські страховики передають у перестраховування нерезидентам.

Обов'язковий характер авіаційного страхування. Авіакомпанія не отримає дозвіл на виконання польоту без наявності передбачених законодавством договорів страхування. До авіаційного страхування можна також віднести страхування відповідальності аеропортів перед третіми особами, а також страхування відповідальності виробників продукції авіаційного призначення [2].

Правове забезпечення авіаційного страхування містить норми міжнародних угод та конвенцій, до яких приєдналась Україна; нормативні акти міжнародних організацій цивільної авіації, членом яких є Україна (ІКАО, ІАТА); норми внутрішніх законодавчих актів, що регулюють діяльність як цивільної авіації, так і страхування. Обов'язковість авіаційного страхування визначена міжнародними Конвенціями Цивільної авіації, Повітряним Кодексом (ст. 103), Законом України "Про страхування" (ст. 7, п. 7) та "Про порядок і умови проведення обов'язкового авіаційного страхування" від 12 жовтня 2002 року № 1535.

Список літератури:

1. *Кланків М.С.* Страхування фінансових ризиків: Монографія. – Тернопіль: Економічна думка, Карт-баш. – 2002. – 570 с.
2. *Обов'язкове страхування: навч. посіб.* / Бондар О. В., Зальотов О. А., Фурсевич П. Г. – К.: Міжнародна агенція "BeeZone", 2005. – 496 с.

Науковий керівник - Корчак Н.М., канд. юрид. наук, доцент

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ПІДГОТОВКИ ПІЛОТІВ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ

Інтенсивний розвиток світової цивільної авіації з її постійним збільшенням обсягу пасажирських і вантажних перевезень (до 12% на рік) супроводжується розширенням існуючих авіакомпаній і виникненням нових. Це в своє чергу, закономірно веде до зростання потреби у висококваліфікованих льотних кадрах.

Підвищення ефективності системи підготовки майбутніх пілотів цивільної авіації вимагає дослідження ряду психолого-педагогічних проблем, серед яких важливе місце займає проблема готовності спеціаліста до майбутньої льотної діяльності. Готовність означає орієнтування освіти на багатогранний розвиток психологічних здібностей, творчих можливостей суб'єкта майбутньої професійної діяльності, вироблення, розвиток та корекцію вмінь і навичок, від яких залежить успішне виконання професійних функцій та обов'язків.

Сучасний етап розвитку цивільної авіації визначається загостренням проблеми людського чинника, оскільки проблема професійної підготовки льотного складу, його професійної надійності нерозривно пов'язана з проблемою безпеки польотів. Численними дослідженнями встановлено, що 70-90% авіаційних подій пов'язані з недостатньою професійною підготовкою пілотів. Підготовка льотного складу являє собою багатогранний процес навчання, що включає теоретичну, тренажерну, психологічну, психофізіологічну, фізичну й безпосередньо – льотну підготовку. Фокусування результатів педагогічних впливів усіх шести видів підготовки й визначає професійну готовність.

Людський фактор найбільш виражений в авіації. Аварії та катастрофи в авіації завдають великих соціально-економічних і морально-психологічних втрат. Підготовка пілота вимагає потужної матеріальної та наукової бази, значних фінансових витрат.

Для підвищення ефективності системи підготовки майбутніх авіаційних фахівців вчені пропонують наступні напрямки її вдосконалення: забезпечення постійного удосконалення професійних, психологічних та моральних якостей в системі професійної підготовки, курсів підвищення кваліфікації, створення ефективної системи перепідготовки льотно-інструкторського складу; рання спеціалізація курсантів, єдність теоретичної та практичної підготовки; оптимізація сучасних освітніх програм; використання можливостей дистанційного навчання, обміну досвідом підготовки та перепідготовки фахівців з іншими вищими навчальними закладами.

Тобто, в Україні існують проблеми щодо підготовки пілотів у цивільній авіації, які мають вирішуватися в сучасному суспільстві.

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

УДК 656.7.072:34(477)(043.2)

Пономаренко Ю.В.*Національний авіаційний університет, Київ***РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗГІДНО З НОРМАМИ
НАЦІОНАЛЬНОГО ПРАВА УКРАЇНИ**

Авіаційні правила мають єдину структуру, містяться у "Зводі авіаційних правил України" і не повинні суперечити положенням Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. та Додаткам до неї використання малих повітряних суден" від 19 травня 2004 р.

Дія ПК України поширюється на всіх користувачів повітряного простору України в частині, яка їх стосується, і за її межами у випадку, коли закони країни перебування користувача не передбачають іншого.

Діяльність у сфері повітряних перевезень повинна відповідати авіаційним правилам, які визначають і регулюють порядок діяльності авіації України з метою гарантування безпеки польотів і екологічної безпеки.

До авіаційних правил належать також інші нормативні акти, котрі регламентують діяльність авіації та її безпеку.

Документи на перевезення – це квиток (під час перевезення пасажирів), багажна квитанція (в процесі перевезення речей пасажирів як багажу), відповідні документи (за перевезення вантажу, пошти й інших предметів).

Закон України "Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації" від 20 лютого 2003 р. затверджує програму, вона розроблена відповідно до конвенцій про міжнародну цивільну авіацію, боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден і незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, злочини й акти, що вчиняються на борту повітряних суден, та про маркування пластичних вибухових речовин з метою їхнього виявлення, а також інших міжнародних актів.

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

**ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНИХ СЛУЖБ:
ДОСВІД США**

В системі організаційних структур численних державних органів Сполучених Штатів Америки, сфера діяльності яких поширюється на цивільну авіацію, питаннями цивільної авіації займається цілий ряд самостійних департаментів (Міністерств), які є органами виконавчої влади і підкоряються безпосередньо Президенту США.

Державний департамент з зовнішньої політики повітряних перевезень розробляє зовнішню політику з питань цивільної авіації, визначає політику в ІКАО, підписує і ратифікує угоди про повітряні перевезення, двосторонні угоди та угоди про сертифікацію льотної придатності. Департамент торгівлі сприяє розвитку торгівлі, пов'язаної з цивільною авіацією та видає ліцензії, необхідні для здійснення експорту. Департаменту торгівлі підпорядковується Національна Адміністрація Атмосфери і Океану (NOAA), на яку покладено функції щодо забезпечення цивільної авіації метеорологічною інформацією, а також спільно з Федеральною Авіаційною Адміністрацією (FAA) - з вивчення атмосферних явищ. Департамент транспорту веде переговори по двостороннім угодам про повітряні перевезення, займається управлінською та координаційною діяльністю з питань закупівлі обладнання FAA.

Департаменту транспорту підпорядкована FAA, на яку покладені такі функції:

- управління повітряним рухом;
- управління і контроль за виконанням вимог авіаційної безпеки;
- офіційні дії з сертифікації та видачі сертифікатів аеропортам, експлуатантам і іншим фізичним та юридичним особам, діяльність яких пов'язана з цивільною авіацією;
- офіційні дії з реєстрації повітряних суден, видачі посвідчень авіаційному персоналу і технічному складу.

Департамент оборони контролює використання системи об'єднаного військово-цивільного повітряного простору, здійснює спільну експлуатацію цивільних аеропортів, в надзвичайних ситуаціях приймає на себе контроль за діяльністю FAA. На одному рівні з FAA, діють Національне правління з безпеки транспорту (NTSB) і Національна Адміністрація Аеронавтики і Космосу (NASA), які підкоряються безпосередньо Президенту США. У галузі цивільної авіації на NTSB покладені такі основні функції: розслідування причин авіаційних катастроф, розробка і направлення у FAA рекомендацій щодо забезпечення авіаційної безпеки, а також контроль їх виконання. NASA проводить спільно з FAA науково-дослідну роботу з питань цивільної авіації та доповідає в FAA про авіаційні події.

Науковий керівник - Зуєва В.О., канд. політ. наук, доцент

УДК 35.073.6(043.2)

Рошук М.В.

*Національний авіаційний університет, Київ***АДМІНІСТРАТИВНІ ПОСЛУГИ – ФОРМА ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ**

Адміністративна послуга - результат здійснення владних повноважень суб'єктом надання адміністративних послуг за заявою фізичної або юридичної особи, спрямований на набуття, зміну чи припинення прав та/або обов'язків такої особи відповідно до закону. Саме таке визначення дає «Закон України про адміністративні послуги».

Методологічною основою доктрини адміністративних послуг є концепція служіння, тому категорія «адміністративних послуг» в своїй основі має те саме навантаження, що й в приватному праві, а саме – це діяльність щодо задоволення певних потреб особи, яка здійснюється за зверненням цієї особи.

Ідентифікувати діяльність органів державної влади та органів місцевого самоврядування як надання адміністративних послуг можна завдяки ознакам, які характеризують адміністративні послуги:

1) адміністративна послуга надається за зверненням приватної фізичної або юридичної особи (далі – приватної особи). Контрольна діяльність (перевірки, ревізії, інспектування тощо) та інша дозвільно-розпорядча діяльність адміністративного органу не є адміністративними послугами;

2) надання адміністративних послуг пов'язане із забезпеченням умов для реалізації основних прав і свобод громадян. Найбільш типовими зразками адміністративних послуг є різноманітна діяльність щодо проведення реєстрації, видачі дозволів, ліцензій тощо;

3) адміністративні послуги надаються адміністративними органами шляхом реалізації владних повноважень. Поняття «адміністративного органу» вживається не тільки у статутному значенні – такими є органи виконавчої влади, виконавчі органи місцевого самоврядування, – а й у функціональному. В цьому сенсі адміністративний орган володіє монополією на надання такої адміністративної послуги;

4) право на отримання особою конкретної адміністративної послуги та відповідне повноваження адміністративного органу має визначатися лише законом;

5) результатом адміністративної послуги в процедурному значенні є адміністративний акт – рішення або дія адміністративного органу, яким задовольняється звернення особи.

Про адміністративні послуги можна говорити як про широке поняття, що передбачає прийняття індивідуального адміністративного акта, незалежно від специфіки його юридичного оформлення чи навіть виконання. Таке бачення проблеми відкриває нові можливості розвитку адміністративного права та реформування публічної адміністрації.

Науковий керівник - Гончарук С.Т., канд. юрид. наук, доцент

**КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ
НА Авіаційному транспорті: сучасний стан і перспективи**

Сучасний авіатранспорт є важливою складовою інфраструктури української економіки. Проте, не менш важливим фактором є те, що від його правильної експлуатації залежить життя, здоров'я та власність багатьох громадян, а також довкілля. Саме тому, триваюча негативна практика непоодиноких подій (аварій та катастроф), що детерміновані людським чинником, специфіка повітряного судна як джерела підвищеної небезпеки та інші обставини ставлять законодавцем, вченими і юристами-практиками проблеми пошуку та розробки нових ефективних засобів попередження авіаційних злочинів через взаємодію кримінології, кримінального права з авіаційними техніко-психологічними науками..

У законодавстві і практиці країн з більш розвиненими, ніж в Україні, авіаційними потужностями, виокремлюють до трьох десятків складів злочинів, що посягають на безпеку міжнародної цивільної авіації, поділяють на чотири групи залежно від способу вининення. До першої групи належить незаконне захоплення повітряного судна або набуття контролю над ним. До другої – акти саботажу або диверсії, спрямовані на пошкодження чи знищення повітряного судна, екіпажу, пасажирів, вантажу. До третьої – атаки снарядами типу «земля-повітря». До четвертої – збройні атаки на аеропорти і пасажирів авіаліній, що знаходяться в терміналах аеропортів і офісах авіакомпаній, які примикають до терміналів.

Крім того, потрібно мати на увазі, що у даній категорії злочинів є безліч криміногенних чинників, які впливають на поведінку винного та істотно ускладнюють розвиток ланцюга причинності. Головною детермінантою необережних авіаційних злочинів є людський чинник (він став причиною 60-80% авіаційних подій), і він же в кримінології і кримінальному праві все ще залишається маловивченим.

Саме тому, існуюча система забезпечення безпеки на транспорті (у т.ч. цивільної авіації) української держави потребує посилення уваги відповідних державних органів та інституцій, удосконалення її організації та структури, модернізації у матеріально-технічному забезпеченні, взаємодії із штатними службами. Безперечно, потрібні також ефективні законодавчі рішення з метою подальшого зміцнення всеосяжного протистояння небезпекам на транспорті з боку світової спільноти, перш за все в межах співдружності незалежних держав, і впорядкування та підвищення ефективності вітчизняного кримінального закону (розділу XI Особливої частини КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту»).

Науковий керівник – Хорт І.В., ст. викладач

ПРИНЦИПИ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Адміністративна відповідальність становить особливий вид юридичної відповідальності, й має всі ознаки останньої. Традиційно правову відповідальність пов'язують із застосуванням заходів державного примусу, розглядають її як передбачену санкціями правових норм реакцію на правопорушення, реалізацію, застосування і здійснення санкцій. Принципи адміністративної відповідальності – це основні положення, закріплені в Конституції та інших законах України, на яких базується порядок притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності.

До принципів адміністративної відповідальності в галузі цивільної авіації належать такі: верховенство права, законності, доцільності, обґрунтованості, невідворотності, своєчасності, справедливості, гуманізму, індивідуалізації покарання, відповідності провини та покарання тощо.

Принцип верховенства права є пріоритетним у правовій державі. Цей принцип полягає в тому, що адміністративна відповідальність в Україні та процедура притягнення до адміністративної відповідальності в галузі цивільної авіації ґрунтуються на конституційних принципах і правових презумпціях, які зумовлені виконанням та дією саме принципу верховенства права в Україні. Конституція України має найвищу юридичну силу, закони та інші нормативно-правові акти приймаються на основі Конституції України і повинні відповідати їй (ч. 2 ст. 8).

Принцип законності полягає, по-перше, у тому, що адміністративна відповідальність настає лише за ті діяння, які передбачені законом; по-друге, притягати до адміністративної відповідальності мають право тільки передбачені законом компетентні органи; по-третє, органи публічної адміністрації при вирішенні питання про притягнення винної особи до адміністративної відповідальності повинні керуватися законом і здійснювати свої повноваження в рамках передбаченої законодавством компетенції. Принцип законності адміністративної відповідальності закріплений у ст. 7 КУпАП.

Принцип доцільності. Зміст конкретизуючого рішення, прийнятого на основі адміністративного розсуду, не в усіх випадках впливає прямо з нормативного припису.

Принцип обґрунтованості полягає в тому, що довільне притягнення особи до адміністративної відповідальності не допускається. Правозастосовчі органи повинні встановити сам факт вчинення проступку.

Принцип своєчасності адміністративної відповідальності означає можливість притягнення правопорушника до відповідальності протягом строку давності, тобто періоду часу, не занадто віддаленого від факту правопорушення.

Принцип справедливості виявляється в тому, що законодавець, передбачаючи санкцію за адміністративне правопорушення, повинен виходити зі ступеня суспільної небезпеки цього протиправного діяння.

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

У різноманітності вихідних компонентів системи забезпечення авіаційної безпеки одним із основних є комплекс правових норм, що регламентують цю сферу діяльності. Правові норми впливають на суспільні відносини, додаючи їм відповідний соціальним потребам характер.

Правове регулювання безпеки польотів – це дія права на суспільні відносини за допомогою певних юридичних засобів, насамперед норм права. Вони містяться в нормативних актах різної юридичної сили, тобто, в чинному законодавстві. Аналіз таких норм дозволяє поділити їх на три групи: норми права, які закріплюють правила авіаційної безпеки та забезпечують захист відповідних суспільних відносин; норми права, що регламентують діяльність органів і посадових осіб з охорони і захисту суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті; адміністративно-правові норми, що встановлюють відповідальність за порушення правил авіаційної безпеки.

За даними Міжнародної організації цивільної авіації, відносні показники рівня безпеки польотів у вітчизняній галузі цивільної авіації значно гірші від середніх загальносвітових показників. Зважаючи на це, державно-правова практика у сфері забезпечення безпеки польотів знаходиться в стані помітної активізації нормотворчої роботи уповноважених органів, що, в свою чергу, призвело до труднощів засвоєння розпоряджень не тільки їх безпосередніми виконавцями, але й іншими суб'єктами правоохоронної діяльності. Значна частина законодавства, на жаль, не відображає сьогодшніх потреб захисту об'єктів безпеки у зв'язку із соціально-економічними умовами, що змінилися, а, отже, не є ефективною правовою системою, яка надійно захищала б життєво важливі інтереси особи від загрози авіаційних пригод.

На сучасному етапі розвитку цивільної авіації правове регулювання безпеки польотів визначається Повітряним кодексом України, указами Президента України, постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України тощо.

Повітряний кодекс України, наприклад, закріплює питання організації та контролю авіаційної безпеки, забезпечення виконання вимог авіаційної безпеки щодо охорони повітряних суден, пожежної безпеки, підтримання пропускового і внутрішнього об'єктового режиму на аеродромах, в аеропортах та на інших авіаційних об'єктах. Отже, правове регулювання безпеки польотів має своєю метою створення якісної нормативно-правової основи, що забезпечує ефективне функціонування системи захисту громадської безпеки за наявності державного контролю за діяльністю її суб'єктів, а регламентація відносин щодо забезпечення авіаційної безпеки здійснюється у сучасних умовах за допомогою різних за формою законодавчих та підзаконних актів правового регулювання.

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

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПОВІТРЯНИХ ПОЛЬОТІВ (СТ.281 КК УКРАЇНИ): ОСОБЛИВОСТІ КВАЛІФІКАЦІЇ

У багатьох правопорушеннях на повітряному транспорті діяння виражається в порушенні певних правил. Таким є і склад злочину «Порушення правил повітряних польотів» (ст. 281 КК України). Це означає, що диспозиції таких статей є бланкетними, тому для встановлення факту порушення цих правил, необхідно звертатися до відомчих нормативних актів, що регламентують поведінку працівника транспорту чи іншого учасника дорожнього руху. Важливо точно визначити, які статті, пункти, параграфи нормативних актів порушені та у чому це порушення виразилося.

Визначено, що відповідальність за правопорушення по повітряному транспорті диференційована залежно від тяжкості наслідків, що наступили. Тому тяжкі тілесні ушкодження, загибель однієї чи кількох осіб, в деяких статтях вказуються як кваліфікуючі обставини. До інших тяжких наслідків відносяться: заподіяння потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, а також велика матеріальна шкода.

При встановленні матеріальної шкоди, яка заподіюється правопорушеннями на повітряному транспорті, необхідно враховувати вартість знищених або пошкоджених транспортних засобів, вантажів, шляхів сполучення, споруд на них тощо.

Зазначимо, що суб'єктивна сторона правопорушень на повітряному транспорті характеризується залежно від складності її об'єктивної сторони. Правопорушення з формальним складом вчинюються з прямим умислом. У правопорушеннях з матеріальним складом необхідно встановлювати психічне ставлення особи до діяння і його наслідків, що має важливе значення для кваліфікації та призначення покарання.

Зазначимо, що суб'єктом транспортних правопорушень за загальним правилом є особа, яка досягла 16-річно-го віку. Деякі транспортні правопорушення може вчиняти лише працівник транспорту, тобто спеціальний суб'єкт.

Суб'єктом цього злочину може бути і працівник повітряного транспорту, проте лише той, який під час злочину не виконує своїх трудових функцій. Це обумовлено тим, що правила повітряних польотів повинні виконувати не всі особи загалом, а лише ті, яких ці правила стосуються, тобто працівники повітряного транспорту. Проте якщо працівники повітряного транспорту знаходилися при виконанні своїх трудових обов'язків під час порушення правил польотів, то вони притягуються до відповідальності за ст. 276 КК. Розмежування відповідальності за ст. 276 КК та ст. 281 КК здійснюється за суб'єктом.

Науковий керівник – Хорт І.В., ст.викладач

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОХОРОНИ АТМОСФЕРНОГО ПОВІТРЯ

Атмосферне повітря є одним з основних життєво важливих елементів навколишнього природного середовища. Реалізація основних напрямків екополітики України вимагає постійного вдосконалення системи управління в галузі охорони довкілля.

Крім загальних засад, що стосуються атмосферного повітря, які зазначені в Конституції України (ст. 11) з метою забезпечення охорони стану і складу атмосферного повітря Законом України "Про охорону атмосферного повітря" встановлена дозвільна система регулювання викидів в атмосферу, що породжує відповідні правові наслідки. Викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами можуть здійснюватися після отримання дозволу, який видається територіальним органом Мінекоресурсів України за погодженням з територіальним органом МОЗ України. Закон також визначає правові і організаційні основи та екологічні вимоги у галузі охорони та використання атмосферного повітря. Управління у галузі охорони атмосферного повітря здійснюють Кабінет Міністрів України, Уряд Республіки Крим, Міністерство екології та природних ресурсів України, Міністерство охорони здоров'я України, місцеві органи державної виконавчої влади, інші державні органи та органи місцевого самоврядування.

У галузі охорони атмосферного повітря встановлюються: нормативи екологічної безпеки атмосферного повітря; нормативи гранично допустимих викидів забруднюючих речовин у атмосферне повітря і шкідливого впливу фізичних та біологічних факторів стаціонарними джерелами; граничні нормативи утворення забруднюючих речовин, які відводяться в атмосферне повітря при експлуатації технологічного та іншого обладнання, споруд і об'єктів; нормативи використання атмосферного повітря як сировини основного виробничого призначення; нормативи вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах пересувних джерел та шкідливого впливу їх фізичних факторів. Контроль у галузі охорони атмосферного повітря спрямовується на забезпечення додержання вимог законодавства про охорону і використання атмосферного повітря всіма державними органами, а також підприємствами, установами, організаціями та громадянами. Контроль може бути державним, виробничим та громадським. Особи, винні у порушенні законодавства про охорону атмосферного повітря, несуть відповідальність відповідно до актів законодавства України.

Науковий керівник - Корнєєв Ю.В., канд. юрид. наук, доцент

УДК 347.824.4(043.2)

Ткаченко А.К.

*Національний авіаційний університет, Київ***ОБОВ'ЯЗКОВЕ Авіаційне Страхування цивільної авіації**

В Україні перші спроби до законодавчого регулювання авіаційного страхування були зроблені ще в 1993 році у Повітряному Кодексі України. А у 1998 році прийнято Постанову, яка регулювала обов'язкове авіаційне страхування, відповідно до міжнародних норм та конвенцій, до яких приєдналась Україна. Деякі внутрішні законодавчі акти України не передбачали використання на території держави жодної грошової одиниці, крім гривні. А страхування та перестраховання — це міжнародний бізнес, тому його не можна обмежувати лише українською валютою, особливо у зазначенні страхових сум та лімітів відповідальності. Саме тому процес становлення обов'язкового авіаційного страхування був нелегким та довготривалим. На сучасному етапі розвитку цивільної авіації умови та порядок проведення обов'язкового авіаційного страхування затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002р.

Авіаційне страхування — це загальна назва комплексу майнового та особистого страхування, страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у випадку настання певних подій які визначені договором страхування або законодавством. Загалом розрізняють обов'язкове та добровільне авіаційне страхування. Застосування цих видів страхування обумовлено внутрішніми законодавчими актами та міжнародними конвенціями з цивільної авіації до яких приєдналася Україна. Воно поширюється на усіх як на території нашої країни, так і за її межами. Обов'язкове цивільне страхування поділяється на обов'язкове страхування авіаційних суден; обов'язкове страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду заподіяну третім особам; обов'язкове страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт, та пасажирів, які перевозяться за його заявкою без придбання квитків; обов'язкове страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу; обов'язкове страхування відповідальності повітряного перевізника й виконавця повітряних робіт щодо відшкодування збитків, заподіяних пасажиром, багажу, пошти, вантажу, прийнятим до перевезення, іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам.

Отже, обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації проводиться з метою захисту майнових інтересів власника повітряного судна, що пов'язані з володінням, користуванням і розпорядженням повітряним судном. А також воно є необхідним у професійних відносинах між страхувальниками та клієнтами, оскільки це важливий компонент взаємодовіри.

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

ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Безпека польотів, як окрема категорія, на нормативному рівні визначається однозначно: безпека польотів – комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей. Авіаційна безпека визначається як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів

Слід зазначити, що важливою складовою вітчизняної державної політики щодо забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації є її нормативно-правове забезпечення. Так, основу правового регулювання даної сфери державного управління складають: Повітряний кодекс України; Закон України «Про транспорт»; Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті» та інші.

На підставі аналізу правового регулювання державної політики безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації можна визначити її систему, яка спрямовується у першу чергу на забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації шляхом впровадження згідно з вимогами Міжнародної організації цивільної авіації системи управління безпекою польотів усіма суб'єктами авіаційної діяльності. Діяльність усіх суб'єктів такої діяльності направлена на забезпечення прийнятної для держави рівня безпеки польотів експлуатантами повітряних суден та аеродромів, організаціями з технічного обслуговування повітряних суден, провайдерами аеронавігаційного обслуговування, розробниками та виробниками авіаційної техніки та авіаційними навчальними закладами.

Незважаючи на позитивні аспекти забезпечення безпеки повітряних суден цивільної авіації, слід розглянути основні напрямки удосконалення державної політики в цій сфері, а саме:

- удосконалення системи державного управління цивільною авіацією шляхом:
- корегування державної політики з питань забезпечення безпеки польотів;
- впровадження кожним суб'єктом авіаційної діяльності прийнятних рівнів безпеки польотів;
- управління ризиками в галузі цивільної авіації;
- впровадження європейських стандартів щодо виконання та забезпечення польотів.

Таким чином, слід зауважити, що значення цивільної авіації, з огляду на розвиток суспільних відносин у всіх сферах, у перспективі буде тільки зростати.

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

УДК 340.12:368.025.6:629.73(043.2)

Шапенко Л.О.

*Національний авіаційний університет, Київ***ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХОВИХ РИЗИКІВ
В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Важко уявити наше сьогоднішнє життя без транспортного сполучення. Вагоме місце в транспортній інфраструктурі посідає авіаційний транспорт, оскільки він є швидким і порівняно недорогим засобом перевезення пасажирів та доставки вантажів практично у будь-які населені пункти нашої країни та за її межі. Але незважаючи на сучасний технічний розвиток, авіація залишається одним із найбільш уразливих об'єктів і може становити значну загрозу для суспільства.

Згідно Закону України від 07 березня 1996 року страховий ризик – це певна подія, на випадок якої проводиться страхування і яка має ознаки ймовірності та випадковості настання. В умовах сьогоденного стрімкого розвитку та зростання кількості авіаперевезень особливої уваги заслуговує авіаційне страхування, що становить цілий комплекс майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством.

Правове забезпечення авіаційного страхування регламентоване як нормами міжнародного права, так і національним законодавством. Тобто авіаційне страхування базується на нормах міжнародних угод та конвенцій, до яких приєдналась наша держава, нормативних актах міжнародних організацій цивільної авіації, членом яких є Україна (ІКАО, ІАТА), нормах внутрішніх законодавчих актів, що регулюють діяльність як цивільної авіації, так і страхування. Серед основних конвенцій, що регулюють питання відповідальності повітряного перевізника щодо міжнародного перевезення пасажирів, багажу та вантажу, є Варшавська конвенція 1929 року та поправки до неї, відомі як Гаазький протокол 1955 року; Гвадалахарська конвенція 1961 року; Римська конвенція 1952 року; Монреальські протоколи ІКАО. В 1999 році було прийнято так звану Монреальську конвенцію, де зроблено першу спробу об'єднати всі попередні та застарілі вимоги міжнародних конвенцій, що регулюють авіаційне страхування. Україна приєдналася до Монреальської конвенції в 2008 році. До найважливіших правових актів національного законодавства належать Повітряний кодекс України; Постанова Кабінету Міністрів України „Про затвердження порядку та правил обов'язкової авіаційної страхування цивільної авіації”; Закон України „Про страхування”.

Варто зауважити, що обов'язковою з погляду міжнародних вимог є лише відповідальність повітряного перевізника перед третіми особами, пасажирями, власниками багажу, вантажу та пошти. А от обов'язковість страхування повітряних суден та членів екіпажу в Україні встановлене лише внутрішнім законодавством.

Науковий керівник – Калюжний Р.А., д-р. юрид. наук, професор