

ПРАВознавство

розвиток України як авіаційної держави: правовий аспект (круглий стіл)

УДК 347.1:347.8(043.2)

Атаманчук Т.Р.

Національний авіаційний університет, Київ

Відповідальність авіаперевізника за втрату багажу

У процесі перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом виникають випадки, коли багаж втрачається. Пасажир повинен засвідчити неотримання багажу шляхом оформлення акту про неналежне перевезення багажу до виходу з багажного відділення аеропорту.

Відповідно до Цивільного кодексу України перевізник відповідає за збереження вантажу, багажу, пошти з моменту прийняття їх до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування багажу, сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. Це означає, що перевізник повинен довести свою невинуватість у втраті багажу шляхом посилання на обставини, яким він не міг запобігти, або які від нього не залежали. Перехід багажу під відповідальність перевізника підтверджується виданим пасажиром відривним талоном багажної ідентифікаційної бирки та багажною квитанцією щодо кількості та ваги місць, які прийняті до перевезення. Будь-яка претензія має бути подана письмово та відправлена або вручена у відповідні строки. Якщо у ці строки претензій не буде, то після їх закінчення жодні позови проти перевізника не приймаються, за винятком випадків обману з його сторони.

У правовому регулюванні відкритою залишається проблема втрати певної частини багажу, при збереженні цілісності упаковки. Зокрема, перевізник не несе відповідальності за нестачу маси багажу, що перевозиться, в разі прибуття і здачі його пасажирові в справній упаковці, без слідів розкрадання і пошкодження, якщо пред'явник претензії або позову не доведе, що нестача багажу сталася з вини перевізника. Також відповідальність перевізника не передбачається за втрату вкладених в багаж грошей і коштовних паперів, документів, коштовностей і інших подібних предметів, що вимагають особливих заходів зберігання при перевезенні.

Отже, можна зробити висновок про те, що після прийняття багажу до перевезення, відповідальність за багаж несе авіакомпанія (крім випадків, коли перевізник доведе, що втрата відбулась не з його вини), підтвердженням чого є відривний талон багажної бирки та багажної квитанції щодо кількості та ваги місць, які прийняті до перевезення. Також у законодавстві України та міжнародних договорах не передбачено відшкодування моральної шкоди за втрату багажу, а також за втрату частини багажу при збереженні цілісності упаковки. Також, потрібно зазначити, що правове регулювання випадків втрати авіакомпаніями багажу потребує детальнішого вивчення практики з метою вдосконалення чинного законодавства, а також необхідним є вивчення міжнародного досвіду правового регулювання у даній сфері.

Науковий керівник - Н.В.Філик к.ю.н., доц.

УДК 347.1(043.2)

Бузун О. О.

Національний авіаційний університет, Київ

ВИНИКНЕННЯ ТА СТАНОВЛЕННЯ ЛІЗИНГУ В ГАЛУЗІ ЛІТАКОБУДУВАННЯ

У вітчизняній та зарубіжній юридичній літературі по-різному оцінюють обставини, пов'язані з появою договору лізингу. На думку правознавців, прообрази конструкції договору лізингу можна знайти ще в документах, які датовано приблизно 2000 р. до н.е. Лізинг у сучасному розумінні з'явився та почав розвиватися в США в середині 50-х років ХХ ст., а в країнах Заходу знайшов широке розповсюдження в середині ХХ ст. як юридичний інститут, покликаний регулювати нові форми інвестування коштів в економіку, пов'язані з використанням такого способу, як придбання фінансовими організаціями на прохання промислових фірм машин і устаткування з наступною передачею їх останнім в оренду. За радянської доби лізинг розглядався вітчизняними зовнішньоторговельними організаціями як одна з форм придбання й реалізації такого устаткування, як великогабаритні універсальні й інші дорогі верстати, потокові лінії, дорожно-будівельне, енергетичне устаткування, а також літаки, морські судна, автомашини тощо, з використанням спеціальної форми кредиту. Разом із тим, у міжнародних операціях лізинг не знаходив достатнього поширення, оскільки до кінця 80-х років у радянських підприємств не було іноземної валюти для оплати закордонного устаткування. Початок розвитку лізингових операцій на вітчизняному внутрішньому ринку можна визначити серединою 1989 р. у зв'язку з переведенням підприємств на орендні форми господарювання. Значну роль у становленні початкових правил застосування лізингу відіграли також Основи законодавства Союзу РСР і союзних республік про оренду від 23.11.1989 р. №810-1. Лізингові відносини дедалі частіше виникають у різних секторах національної промисловості, зокрема, літакобудуванні. Серед нормативних актів у даній сфері можна виокремити Порядок використання коштів державного бюджету, які виділяють на надання кредитів для здійснення операцій з фінансового лізингу авіаційної техніки, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 14.04.2004 р. №469. Крім того, розпорядження КМ України «Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р.» від 27.12.2008 р. №1656-р передбачає створення та забезпечення функціонування за участю держави ефективної системи продажу авіаційної техніки в лізинг, а також організацію ефективної системи лізингового продажу літаків на внутрішньому та зовнішньому ринку. У свою чергу, постанова КМ України «Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього виробництва» від 12.09.2011 р. №1130 також вказує на необхідність просування української авіатехніки на зовнішні ринки, зокрема через її постачання за лізингом у рамках військово-технічного співробітництва і кредитування експортних операцій.

Науковий керівник – Омельченко Г. В., асист.

ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСТАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В СІЛЬСЬКОМУ ГОСПОДАРСТВІ

Авіаційна промисловість, без сумніву, є однією з найбільших галузей української економіки. Літаки українського виробництва експлуатуються як в Україні, так і в багатьох країнах світу. Але ринкові реформи, котрі нині відбуваються в нашій державі, не могли не вплинути на розвиток цивільної авіації як однієї з важливих галузей народного господарства. Зауважимо, що саме легка авіація надзвичайно потрібна Україні, оскільки вона може бути використана для вирішення багатьох невідкладних завдань нашої економіки, насамперед, у її сільськогосподарському секторі. А відтак, сільськогосподарська авіація представляє собою частину комерційної авіації, котра відіграє значну роль у світовому виробництві продуктів харчування та захисті рослин, оскільки її повітряні судна є багатофункціональними, тобто дозволяють розпилувати рідину, сипучі хімікати, емульсії, здійснювати висів насіння та інше. Проте наша держава на сьогодні стикнулася з рядом невирішених питань, по-перше, не створено відповідні сприятливі, дієві умови для активного залучення авіаційної техніки в сільськогосподарській галузі економіки, яка і так ледь існує на державних дотаціях; по-друге, легка авіація також потребує і нормативно-правової бази, яка б встановлювала чіткі стандарти безпеки при використанні повітряних суден; по-третє, відсутність в Україні центру по розробці технологій авіахімічних робіт та використанню мінеральних добрив серйозно перешкоджає розвитку галузі легкої авіації в сільському господарстві; по-четверте, наша держава, яка завжди вирізнялася сильною сільськогосподарською авіацією, на сьогодні не має реальної технічної політики для підтримки легкої авіації, адже не створені умови і для інвестування грошей в легке авіабудування. Натомість загальновідомо, що за радянських часів авіапідприємства перевозили пошту, вантажі, здійснювали пасажирські перевезення, патрулювали нафто і газопроводи, підживлювали сільськогосподарські культури і захищали їх від шкідників та бур'янів. А відтак, важливе місце серед повітряних суден цивільної авіації, на той час, посідала сільськогосподарська авіація як невід'ємна складова інтенсивного сільськогосподарського виробництва. Дійсно, переваги застосування авіації в сільському господарстві, незважаючи на її залежність від метеорологічних умов, в порівнянні з наземним транспортом, очевидні. Серед них слід перерахувати наступні: 1) скорочення строків виконання робіт; 2) широка смуга охоплення; 3) зменшення витрат отрутохімікатів і добрив; 4) маневреність літаків і гелікоптерів, яка забезпечує широкий радіус дії та дозволяє швидко доставатися інших ділянок; 5) можливість обробітку важкодоступних місць; 6) виконання робіт незалежно від стану ґрунтів; 7) відсутність механічного пошкодження рослин та ущільнення ґрунтів. Останні ж публікації в періодичній пресі свідчать, що саме працівників авіаційної галузі, в першу чергу, турбують різноманітні проблеми стану сільськогосподарської авіації й перспективи її розвитку в нашій державі.

Науковий керівник - Д.О. Беззубов, д.ю.н., доц.

ОСОБЛИВОСТІ АВІАЦІЙНОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Авіаційне страхування - це загальна назва комплексу майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка випливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством. Розрізняють обов'язкове та добровільне авіаційне страхування. Обов'язковість низки авіаційних видів страхування обумовлена міжнародними конвенціями з цивільної авіації, до яких приєдналася Україна, та внутрішніми законодавчими актами. Добровільні види авіаційного страхування - це широкий спектр в основному страхування майна та страхування відповідальності різних підприємств і організацій, котрі беруть участь у функціонуванні цивільної авіації.

Страхова компанія, котра здійснює авіаційне страхування, повинна мати фахівців, які володіють не лише економікою страхування, а й глибокими знаннями з питань технічної експлуатації повітряних суден, сертифікації в цивільній авіації, правил виконання польотів і, безперечно, міжнародного права. Такі фахівці, як правило, аналізують інформацію, надану страхувальником перед укладанням договору страхування, і виконують функції аварійного комісара в разі настання страхового випадку. Складність сучасної авіаційної техніки та причинно-функціональний зв'язок між елементами сучасної авіаційно-транспортної системи цивільної авіації потребують від страхової компанії використання високих професіоналів цивільної авіації на постійній основі.

За розміром страхових сум авіаційні ризики є одними з найбільших узагалі з усіх видів страхування. Звичайно, щоб розмістити такі ризики, потрібно не лише залучати фінансові можливості національного страхового ринку, а й вдаватися до послуг міжнародного страхового ринку. Таку роботу неможливо здійснити без наявності договорів перестраховання з національними страховиками та міжнародними страховими брокерами. У разі настання страхового випадку в цивільній авіації, як правило, стикаються закони багатьох держав: країни, на території якої сталася подія, країни реєстрації авіаперевізника, країни - власника літака, та країн, громадяни яких постраждали в авіаційній події. Тому для врегулювання будь-якого серйозного страхового випадку з авіаційного страхування потрібні знання та грамотне застосування всіх цих законів.

Розрахунок власного утримання страховика з огляду на велику акумуляцію ризиків є необхідною умовою прийняття будь-якого ризику з авіаційного страхування. Як правило, страховик виділяє загальну або акумульовану квоту - чітко визначену частку фінансових коштів на всі види авіаційного страхування. Визначення частки власного утримання страховика за кожним із видів потребує розрахунків, які можна проводити, володіючи повною технічною інформацією про місткість та призначення повітряного судна, регіони польотів експлуатанта, статистики збитків з кожного виду та фінансові можливості страхової компанії.

Науковий керівник – Омельченко Г. В., асист.

ДРУГИЙ КРОК МРІЇ: СТРАТЕГІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ «ЛІНІЙКИ АНТОНОВА»

Значний потенціал авіаційного транспорту в галузі стратегічних перевезень дозволив «Антонову» повернутися у велику авіабудівну лігу. Завдяки державній підтримці, яка здійснюється відповідно до положень Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» Державне підприємство (далі – ДП) «Антонов» є одним із стовпцем розвитку авіаційної промисловості.

Один із останніх своїх рейсів «Мрія» здійснила до Австралії, куди доправляла потужний генератор із Чехії. В австралійському аеропорті «Перт» приземлення українського літака викликало ажіотаж: перед прибуттям «Мрії» декілька тисяч глядачів зібралися на спеціальних оглядових майданчиках біля огорожі аеропорту. Після цього Президент України Петро Порошенко доручив ДП «Антонов» вивчити попит на літаки у світі й добудувати другий Ан-225 «Мрія».

30 серпня 2016 р. ДП «Антонов» та китайська компанія Airspace Industry Corporation of China (Корпорація авіаційної промисловості Китаю, АІСС) підписали Угоду про співробітництво за програмою Ан-225. Таким чином сторони висловили наміри у довгостроковому співробітництві, яке передбачає на першому етапі побудову другого модернізованого екземпляру літака Ан-225 «Мрія» в ДП «Антонов» і поставку компанії АІСС. На другому етапі ДП «Антонов» спільно «АІСС» планується виробництво Ан-225 в Китаї. Угода, підписана з українським державним підприємством «Антонов», не передбачає передачу прав власності та технічної документації. Йдеться про взаємовигідну співпрацю України та Китаю.

Ан-225 Мрія – найбільший і найпотужніший у світі транспортний літак, створений київським Конструкторським бюро імені Антонова в кінці 80-х років минулого століття. За багатьма параметрами Ан-225 є унікальним – офіційно літаку належить 240 рекордів, за що його було занесено до Книги рекордів Гіннеса. Зокрема, це найважчий літак, який будь-коли піднімався у повітря. Сьогодні «Мрія» існує в єдиному екземплярі. Можливістю використання транспортних авіасуден з «лінійки Антонова» цікавляться різні місцеві урядові та комерційні організації. Цей напрям має практичне застосування, адже ми перейшли вже до перших конкретних кроків з імплементації можливості співпраці з іноземними партнерами. На початку 2016 року Департамент транспорту США надав «Авіалініям Антонова», авіатранспортному підрозділу ДП «АНТОНОВ», дозвіл на виконання чартерних вантажних авіарейсів до або з США. Таке рішення обумовлене Угодою про вільний повітряний простір між Україною та США.

Угоди, які укладає Україна з іноземними партнерами сприятимуть відкриттю нових перспектив для підвищення ефективності праці, створення нових робочих місць та економічного зростання. Вони служитимуть для забезпечення відсутності адміністративного впливу держави на рішення комерційних авіакомпаній щодо маршрутів польотів, пропускну здатності, а також ціноутворення з метою надання ними більш прийнятних, зручних та ефективних послуг замовникам.

Науковий керівник - В. П. Козирева, к.ю.н., доц.

НАСЛІДКИ ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ З ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ

Прагнення України отримати членство у Європейському Союзі неодмінно потребує якісного, швидкого та ефективного розвитку транспортної інфраструктури. Тому питання розвитку авіатранспорту є актуальним і важливим, оскільки авіація – значний сектор у транспортній системі. Починаючи з 2005 року, Українська держава почала робити свої перші кроки у розвитку української авіації. А саме, Україна та Європейський Союз підписали «горизонтальну угоду», в якій були розглянуті певні аспекти повітряного сполучення між країнами Європи. Ця угода дала можливість європейським авіаперевізникам здійснювати рейси до України, що позитивно позначилось на економічних та політичних відносинах з ЄС. Після того вже в грудні 2007 року відбулися найперші переговори між ЄС та Україною про САП – Спільний авіаційний простір. Метою цієї Угоди є поступове формування спільного авіаційного простору між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами, який ґрунтується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп’ютерного бронювання, а також стосовно соціальних аспектів.

В Україні угода вигідна передусім споживачам авіаційних послуг, тобто пасажирам. Згідно з угодою їм гарантуватимуть не тільки безпеку польотів із відповідними санкціями в разі зниження якості, а й набагато більший вибір авіаперевізників, пакетів послуг, доступні ціни і зручні розклади рейсів. Але для українських авіакомпаній та аеропортів приєднання до САП стане перевіркою на виживання та стійкість.

Отже, як висновок, можна сказати, що угода про Спільний авіаційний простір з Європейським Союзом може бути чи не першою в країні, результат якої громадяни відчують одразу. САП має бути рішучим кроком країни, оскільки нашим авіакомпаніям буде важко пристосуватись до нових умов за короткий строк. Тим не менш, угода буде дуже вигідною для аеропортів, адже вони отримуватимуть прибуток як від національних, так і від міжнародних перевізників. Безперечно, підписання угоди про САП буде досягненням для України, але вповільнення вступу в Спільний авіаційний простір дає можливість остаточно зважити всі «за» і «проти» приєднання.

Науковий керівник - Н.В. Пильгун, к.ю.н., доцент

РОЛЬ Авіації в цивільному захисті

Цивільний захист націлений на охорону територій, населення, довкілля та приватної власності від надзвичайних ситуацій шляхом запобігання їм, ліквідації їх наслідків і надання допомоги людям, що постраждали в особливий період та мирний час.

Головним завданням при забезпеченні реалізації державної політики у сфері цивільного захисту є підвищення ефективності оперативності застосування сил і засобів відповідно до планів реагування на надзвичайні ситуації техногенного і природного характеру та ліквідації їх наслідків [1].

Розглядаючи можливості сучасних авіаційних засобів з погляду забезпечення масштабності та безперервності моніторингу природно-техногенних ризиків і загроз, окремо слід звернути увагу на безпілотну складову авіаційної компоненти, яка останнім часом активно прогресує завдяки розвитку аерокосмічних та інформаційно-телекомунікаційних технологій. У таких цивільних сферах, як дистанційне зондування землі, контроль комунікацій і кордонів, ретрансляція сигналів, широко використовують безпілотні літальні апарати [2].

Отже, оперативне та ефективне проведення заходів з цивільного захисту неможливе без використання авіації, особливо в країні з таким потужним авіаконструкторським та авіапромисловим потенціалом.

Науковий керівник - Пильгун Н. В., к.ю.н., доцент

Мазурик С.А.,

Національний авіаційний університет, м. Київ,

ДО ПОНЯТТЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЙНОЇ СЛУЖБИ

Як відомо, вплив державних органів на різні суспільні процеси та явища є невід'ємним атрибутом існування держави. За роки незалежності України адміністративно-правовий статус різних державних органів, що регулювали діяльність цивільної авіації, змінювався декілька разів: від центрального органу виконавчої влади до урядового органу державного управління і навпаки. Сьогодні в системі державного управління в галузі цивільної авіації чільне місце займає Державна авіаційна служба України - центральний орган виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України. Державіаслужба України безпосередньо забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації. На даний час серед основних внутрішньонаціональних нормативно-правових джерел, якими регулюється діяльність цивільної авіації України, можна назвати такі, як: Повітряний кодекс України від 19.05.2011р.; Закон України "Про транспорт" від 10.11.94 р.; Закон України "Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації" від 20.02.2003 р.; Постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520 "Про затвердження "Положення про Державну авіаційну службу". Крім вітчизняного законодавства у цій галузі діє і ряд міжнародно-правових актів, зокрема: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, 1944р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, 1971р. та ін.

В загальноправовому розумінні адміністративно-правовий статус – це поняття, в якому знаходить вираз система адміністративно-правових властивостей відповідного суб'єкта, а саме: 1) компетенція, 2) функції, 3) відповідальність, 4) цілі. На думку Б.М. Лазарева, функції, права та обов'язки певного суб'єкта є самостійними елементами його правового статусу. Він стверджував, що вони разом із «конкретними владними повноваженнями» є складовими частинами компетенції. Компетенція є одним із найважливіших елементів правового статусу певного суб'єкта, юридичним вираженням соціального призначення і функцій державного органу. Проте поняття "компетенція" не охоплює у повному значенні функції даних органів, а є сукупністю повноважень, прав і обов'язків державного органу та предметів відання в конкретних сферах діяльності держави. Більш вагомим є позиція В.Б. Авер'янова, який підкреслює, що функції не є однопорядковим з повноваженнями елементом компетенції органу, а виражаються в ній шляхом правового закріплення останніх. Як бачимо, згадані завдання і функції, компетенційні повноваження Державіаслужби України щодо реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки цивільної авіації є основоположними складовими елементами, що формують адміністративно-правовий статус цієї служби.

Науковий керівник: - Гончарук С. Т., к.ю.н., професор

БОРОТЬБА З АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ У ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

Повітряний транспорт – один з найпопулярніших способів перевезення як пасажирів, так і багажу. Тому цілком закономірно, що повітряне судно є носієм небезпеки для всіх. За таких умов, держава повинна використовувати суворі заходи на національному та міжнародному рівні по боротьбі з таким явищем як акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

За частиною 1 статті 86 Повітряного Кодексу України, Актом незаконного втручання в діяльність цивільної авіації є скоєння або спроба здійснення акту, що являє собою загрозу захищеності цивільної авіації на землі та в повітрі, а саме:

- незаконне захоплення повітряного судна в повітрі;

- незаконне захоплення повітряного судна на землі;

- захоплення заручників на борту повітряного судна,

на аеродромі або в аеропорту;

- насильницьке проникнення на борт повітряного судна, у зону обмеженого доступу аеропорту (аеродрому) або в місця розташування наземних засобів зв'язку навігації, спостереження;

- розміщення на борту повітряного судна, в аеропорту, зоні обмеженого доступу, що охороняється, аеродромі зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, що може створити потенційну загрозу безпеці цивільної авіації;

- надання неправдивої інформації, яка ставить під загрозу безпеку пасажирів, членів екіпажу повітряного судна в повітрі або на землі або безпеку осіб, персонал у в аеропорту, на аеродромі.

У сучасному світі така проблема є надзвичайно актуальною, тому аби вирішити її різні країни і міжнародні організації надають досить важливе значення захисту міжнародної цивільної авіації. На сьогоднішній день в Україні теж існує чітка Програма авіаційної безпеки цивільної авіації.

Основним завданням є здійснити заходи із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу повітряних суден.

З метою визначення рівня захищеності авіаційних суб'єктів, підготовки персоналу до рішучих дій проводяться інспекційні перевірки стану авіаційної безпеки.

Виходячи з вище наведеного можна сказати, що роль цивільної авіації невпинно підвищується в міжнародних перевезеннях вантажів та пасажирів. Безпосередньо зростає інтенсивність руху на міжнародних авіалініях та швидкість розвитку техніки авіаційної галузі, що в свою чергу вимагає особливої уваги до питання правового регулювання та гарантування безпеки цивільної авіації.

Науковий керівник - Н.В. Пильгун, к.ю.н., доцент

Свінціцька А.В.

Національний авіаційний університет, Київ

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС ДЕРЖАВНОГО КОСМІЧНОГО АГЕНТСТВА УКРАЇНИ: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Космічні дослідження здійснюються у багатьох країнах світу. Однак для ефективної організації цієї діяльності потрібне належне державне регулювання.

Згідно ст. 4 Закону України від 15.11.1996 р. № 502/96-ВР «Про космічну діяльність», однією з основних засад космічної діяльності в Україні визначене державне регулювання. У ст. 6 цього закону (в редакції від 16.10.2012 р.) передбачається, що державне регулювання у цій сфері здійснюється через центральні органи виконавчої влади. На кінець 2016 р. адміністративно-правовий статус центральних органів виконавчої влади у цій сфері визначається Положенням «Про Державне космічне агентство України». Відповідно до п. 2 цього Положення, Державне космічне агентство України є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України та який забезпечує формування і реалізує державну політику у сфері космічної діяльності. Отже, Агентство поєднує у собі повноваження центрального органу виконавчої влади як щодо формування, так і щодо реалізації державної політики у сфері космічної діяльності. Однак історично так було не завжди. Так, вперше в Україні центральний орган виконавчої влади у сфері космічної діяльності був створений Указом Президента України «Про створення Національного космічного агентства України» від 29.02.1992 р. № 117. На виконання цього Указу Кабінет Міністрів України прийняв Положення «Про Національне космічне агентство України при Кабінеті Міністрів України», яке вперше регламентувало адміністративно-правовий статус центральних органів виконавчої влади у сфері космічної діяльності. Прийняте 01.06.1992 р., тобто до запровадження Закону України «Про космічну діяльність» чи іншого спеціального закону, Положення «Про Національне космічне агентство України при Кабінеті Міністрів України» не ґрунтувалося на міцній законодавчій базі і неодноразово піддавалося змінам чи замінам на інший акт.

В Україні, в історичному контексті, зміни у структурі центральних органів виконавчої влади носили непослідовний характер, не спираються на доктринальні та концептуальні напрацювання, зокрема, на офіційно схвалену Концепцію адміністративної реформи в Україні. Це призводило до постійних, іноді необґрунтованих змін у системі центральних органів виконавчої влади, що спричиняло негативний вплив на їх діяльність.

Науковий керівник – Ю.Л. Юринець, к.ю.н., доц.

**МОЖЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ МІКРООБ'ЄКТОЛОГІЧНИХ
ВІДОМОСТЕЙ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ ДТП**

За даними статистики аварійності в Україні за 2017 рік (період з 1.01.2017 по 28.02.2017 р.) загалом становить 23614 випадків. З них з тяжкими наслідками – 407 випадків. При чому більша половина ДТП, скоєні з вини водіїв. Ця ситуація змушує приділяти більшу увагу розслідуванню злочинів, котрі стаються внаслідок порушення Правил дорожнього руху і тягнуть за собою тяжкі наслідки у вигляді стерті або спричинення тяжких чи середньої тяжкості тілесних ушкоджень.

Попри здається простоту і однотипність механізму, і обставин ДТП, встановити їхню справжню причину буває нелегко. Пояснюється це тим, що часто вони є результатом одночасно дії кількох причин (таких як порушень, допущених водієм, пішоходом і пасажиром; особами, відповідальними за технічний стан і експлуатацію транспортних засобів, і водієм та інших). Тому необхідно виявляти й оцінювати можливий зв'язок даних причин.

З'ясувати значимі обставини дорожньо-транспортної пригоди допомагає знання його механізму. Механізм ДТП і обстановка його вчинення є ключовими елементами аналізованих злочинів. Безсумнівно, що у механізм скоєння цього злочину впливає дуже багато елементів системи «водій – автомобіль – дорога – довкілля». Механізм – це система тимчасових, динамічних та інших зв'язків окремих етапів, обставин і внутрішніх чинників, які формують сліди на взаємодіючих об'єктах на усіх стадіях розвитку ДТП. Знання цього механізму дозволяє визначити значимі ознаки, які надалі сприятимуть встановленню об'єктивної істини у справі.

Одна справа, коли дослідження взаємодії елементів ДТП відбувається негайно після скоєння. Більше проблем виникає коли на обстановку місця події вже відбувся вплив інших факторів, таких як вплив навколишнього середовища, механічний вплив, а також час який минув. Все це сприяє знищенню слідів на місці події, котрі можуть мати важливе значення при встановленні істини у справі. Ще одним, не менш важливим моментом є наявність на місці вчинення ДТП мікрооб'єктів, тобто матеріальних утворень дуже малої маси, що несуть інформацію про злочинну подію, для виявлення, вилучення і дослідження яких потрібні спеціальні технічні засоби і методики. Мікрооб'єктами можуть бути як мініатюрні самостійні частини, так і мікронакладення в звичайних слідах.

У сучасних умовах при розслідуванні злочинів велика увага приділяється різноманітним мікрооб'єктами. Практика показує, що виявлені і піддані надалі всебічним дослідженням мікрочастинки речовин і матеріалів нерідко є джерелами інформації про істотні обставини розслідуваної події, допомагають розкрити злочин і викрити винних. Злочинець взаємодіє з об'єктами на місці події, в результаті чого на об'єкти обстановки місця події можуть бути перенесені мікрочастинки від суб'єкта злочину. Виявлені мікрочастинки в даному випадку

допомагають встановити такі обставини, як перебування потерпілого на місці події, факт скоєння маніпуляцій з приховування злочину. Для успішного застосування даних отриманих за допомогою мікрооб'єктологічного дослідження, зокрема на місці скоєння ДТП необхідно приділяти особливу увагу таким об'єктам, як зламані перешкоди, забруднення, грубі поверхні, їх виступаючі частини. У слідах взуття та під нігтями підозрюваного можуть бути виявлені частки ґрунту (забруднень), пилок рослин і т.д. Необхідно враховувати, що мікрочастинки, як правило, неміцно пов'язані з поверхнею предмета-носія, а тому їх легко можна понести на руках, одязі, взутті. Ефективний пошук мікрооб'єктів неможливий без відповідних технічних засобів.

Факт і механізм контактної взаємодії транспортних засобів між собою, з людьми і перешкодами, на які скоєно наїзд, може бути встановлений за наявності природи механізму утворення і локалізації тих чи інших мікрооб'єктів на транспорті, тілі, одязі та взутті потерпілого і різних перешкод. Нерідко після наїзду на людину транспорт контактує з іншими перешкодами, в результаті чого відбувається взаємообмін мікрооб'єктами. Це побічно може свідчити і про скоєний наїзд на людину. У своєму монографічному дослідженні Кириченко О.А. визначає, що мікровідображення впливу тертя коліс транспорту чи ґрунту на тіло потерпілого, шкіряні, гумові та інші подібні деталі його одягу, а так само перебували з ним предмети вкажуть на напрямок руху транспорту при переїзді жертви колесами і на те, з гальмуванням коліс або без такого був здійснений переїзд жертви. За мікрооб'єктами, що вказують на конструктивні особливості і розмірні характеристики деталей транспортних засобів, іноді дається провести реконструкцію таких деталей. Дослідження пошарово і характеру поверхні мікрочастинок може надати допомогу у встановленні факту перефарбовування транспорту з моменту події і до затримання транспортного засобу. Всі ці результати досліджень значною мірою сприяють розкриттю злочинів пов'язаних з розслідуванням ДТП. Лише комплексне застосування усіх заходів необхідних для з'ясування обставин справи дає змогу визначити істинну по справі, що в подальшому надає можливість у своєчасному виявленню та попередженню даного виду злочинів.

Науковий керівник – Ланцедова Ю.О., к.ю.н.

ОСОБЛИВОСТІ КВАЛІФІКАЦІЇ СТ. 281 (ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПОВІТРЯНИХ ПОЛЬОТІВ) КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

Кримінальний кодекс України (далі – КК України) в статті 281 встановлює кримінальну відповідальність за порушення правил повітряних польотів. За особливостями конструкції складу злочину є те, що він належить до матеріальних, тобто об'єктивна сторона складу злочину включає три обов'язкові ознаки: по-перше, порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту; по-друге, наслідки у вигляді створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких (ч. 1); наслідки, що спричинили потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди (ч. 2); загибель людей, або інші тяжкі наслідки (ч. 3). Третьою ознакою є наявність причинового зв'язку між суспільно небезпечним діянням (дія чи бездіяльність) та наслідками, що настали.

Проблемними питаннями є встановлення суспільно небезпечних наслідків об'єктивної сторони даного складу злочину та наступна їх кваліфікація. У ч. 1, 3 ст. 281 КК України не передбачено такої обставини, яка обтяжує цей злочин, як спричинення порушенням правил безпеки польотів тяжких тілесних ушкоджень.

Вийнятком є те, що ч. 2 ст. 281 КК України не охоплює заподіяння тяжких тілесних ушкоджень, а в ч. 3 передбачено настання інших тяжких наслідків. Враховуючи, що загибель людей, як наслідок, охоплює смерть двох або більше осіб, та те, що інші тяжкі наслідки повинні бути однорідними з прямо зазначеними в диспозиції статті КК України, до інших тяжких наслідків у ч. 3 ст. 281 КК України слід відносити заподіяння смерті принаймні одній особі або тяжких тілесних ушкоджень одному чи кільком потерпілим [1, с. 845, 2, с. 461]. Тобто, автори виключають кваліфікацію за сукупності злочинів. Інші науковці протилежної точки зору, та зазначають, що такі випадки мають кваліфікуватися за правилами про сукупність злочинів за ч. 2 ст. 281 і ст. 128 КК України [3, с. 633; 4, с. 476]. Ми підтримуємо думку першої групи науковці, що ч. 3 ст. 281 КК України «інші тяжкі наслідки» охоплює тяжке тілесне ушкодження, тому додаткової кваліфікації за ст. 128 (Необережне тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження) КК України не потребує.

У випадках заподіяння легкого тілесного ушкодження з необережності за загальним правилом не є кримінально караним, тому реальне заподіяння такої шкоди внаслідок порушення правил повітряних польотів також не тягне кримінальної відповідальності.

Науковий керівник – Катеринчук К.В., к.ю.н., доцент

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

Авіаційний транспорт є одним із найбільш уразливих об'єктів, а його експлуатація становить джерело підвищеної небезпеки, тому питання нормативного урегулювання цивільної авіації є актуальним і має досить важливе значення. Уперше в історію незалежної України державне регулювання цивільної авіації та використання повітряного простору на рівні закону було закріплено у розділі II Повітряного кодексу України. Цивільна авіація визнається цим кодексом як авіація, яка використовується для задоволення потреб економіки і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, а також для виконання польотів у приватних цілях. А в ст. 3 закріплено, що держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через Міністерство транспорту та зв'язку України, відповідні органи авіаційного транспорту України. Необхідно відмітити, що Повітряний кодекс України містить цілий розділ, присвячений питанню захисту авіації від актів незаконного втручання. Також, у лютому 2003 р. було затверджено Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації. Дана програма була розроблена відповідно до Чиказької конвенції 1944 р., і має на меті створення організаційно-правових засад щодо гарантування авіаційної безпеки та ефективної діяльності цивільної авіації.

Важливу роль у сфері нормативного регулювання цивільної авіації відіграє і так званий «іноземний елемент» — міжнародних організацій та відповідних міжнародних угод. З метою реалізації Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору, а також здійснення роботи Ради з авіації та використання повітряного простору створено постійно діючий виконавчий орган — Міждержавний Авіаційний Комітет (МАК), утворений незалежними державами (державами-учасницями). МАК взаємодіє з Державним департаментом авіаційного транспорту Міністерства транспорту України в галузі нормування льотної придатності і процедур сертифікації авіаційної техніки відповідно до делегованих МАК функцій та міждержавних угод між ними.

До основних джерел міжнародного повітряного права, які регулюють безпеку цивільної авіації, належать міжнародні договори і конвенції, насамперед Чиказька конвенція 1944 р., що заснувала Міжнародну організацію цивільної авіації; Токійська конвенція 1963 р. про злочини і деякі інші акти, що чиняться на борту повітряних суден; Гаазька конвенція 1970 р. про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден; Монреальська конвенція 1971 р. про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації. А основним правовим актом національного законодавства, як вже зазначалося, є Повітряний кодекс України. Ці законодавчі акти міжнародного та національного значення дають змогу стверджувати про гарантування безпеки польотів на різних рівнях, забезпечення заходів, щодо захисту конституційного права людини на безпечні та комфортні авіаційні перевезення.

Науковий керівник – Омельченко Г. В., асист.

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАПЕРЕВІЗНИКА ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВ ПАСАЖИРА У РАЗІ ЗАТРИМКИ ЧИ СКАСУВАННЯ РЕЙСУ

Як відомо Конституція України закріплює пріоритет прав та свобод людини і громадянина у діяльності держави. Це стосується всіх сфер життя і авіаперевезення – не виключення. Сьогодні постає проблема порушення прав та законних інтересів пасажирів у разі скасування чи затримки рейсів. Дане питання в Україні регулює Цивільний кодекс, Повітряний кодекс, Закон України «Про захист прав споживачів», Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, інші нормативно-правові акти, а також міжнародні акти, що ратифіковані Верховною Радою України.

Відповідно до ч. 1 ст. 922 ЦК України перевізник несе відповідальність за затримку відправлення пасажирів, якщо не доведе, що дані порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу або інших обставин, що не залежали від перевізника. Відповідно до розділу XV Правил повітряних перевезень, у таких випадках, що представляють собою надзвичайні ситуації, перевізник має право без повідомлення пасажирів скасувати чи затримати рейс або анулювати раніше підтверджене бронювання. За інших обставин, перевізник або його агент з продажу зобов'язаний попередити пасажирів про затримку або скасування рейсу не пізніше ніж за три години до початку реєстрації. Пасажирам має бути запропоновано відповідне обслуговування та певну компенсацію. Обслуговування у разі скасування рейсу передбачає безкоштовне забезпечення харчуванням та прохолодними напоями, місцями в готелі, наземним трансфером за маршрутом аеропорт - готель - аеропорт; двох телефонних дзвінків, або телекс-, факс-повідомлення, або повідомлення електронною поштою. Варто зазначити й те, що перевізник зобов'язаний приділяти особливу увагу потребам пасажирів, що мають обмежені фізичні можливості та осіб, що їх супроводжують, а також дітей, які знаходяться без супроводу дорослих.

Компенсація пасажирів у разі скасування рейсу полягає у здійсненні перевізником компенсаційних виплат. Компенсація пасажирів у разі затримки рейсу така ж як і в разі скасування рейсу, але затримка в такому разі не має перевищувати 5 годин. Якщо ж затримка таки перевищує 5 годин, то перевізник зобов'язаний запропонувати пасажирів на вибір: відшкодування вартості перевезення впродовж семи днів або зміну маршруту.

Громадянин, права якого були порушені авіаперевізником, на підставі положень ч. 2 ст. 104 Повітряного кодексу України може звернутись до суду з цивільним позовом для захисту свого порушеного права. При зверненні до суду у відповідності до ч. 1 ст. 60 Цивільного процесуального кодексу України кожна сторона зобов'язана довести ті обставини, на які вона посилається як на підставу своїх вимог і заперечень.

Науковий керівник – Омельченко Г. В., асист.

ЗМІСТ

Атаманчук Т.Р. Відповідальність авіаперевізника за втрату багажу.....	3
Бузун О. О. Виникнення та становлення лізингу в галузі літакобудування.....	4
Емельянов В.І. Проблеми використання цивільної авіації в сільському господарстві.....	5
Зозуля Ю. С. Особливості авіаційного страхування цивільної авіації.....	6
Клеменюк А.О. Другий крок мрії: Стратегічне значення перевезень «лінійки Антонова».....	7
Костяна І. Ю. Наслідки приєднання України до спільного авіаційного простору з Європейським Союзом.....	8
Кудра І. А. Роль авіації в цивільному захисті.....	9
Мазурик С.А. До поняття адміністративно-правового статусу Державної авіаційної служби.....	10
Петухова А. А. Боротьба з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації за законодавством України.....	11
Свінціцька А.В. Адміністративно-правовий статус Державного космічного агентства України: історико-правовий аспект.....	12
Сіроченко Т.В. Можливості використання мікрооб'єктологічних відомостей під час розслідування ДТП.....	13
Шевченко В.А. Особливості кваліфікації ст. 281 (порушення правил повітряних польотів) кримінального кодексу України.....	15
Яценко А.В. Відповідальність авіаперевізника за порушення прав пасажирів у разі затримки чи скасування рейсу.....	16
Ярошенко Т.С. Державне регулювання цивільної авіації в Україні.....	17