

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ**

**МАТЕРІАЛИ**

**Всеукраїнської конференції здобувачів вищої освіти  
і молодих учених**

**«АЕРО-2023. ПОВІТРЯНЕ І КОСМІЧНЕ ПРАВО»**

**23 листопада 2023 року**

**До 90-річчя Національного авіаційного університету**

**Київ 2023**

УДК 347.8 (082)

А 33

### РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

*Нікітін В. В.*, декан Юридичного факультету НАУ, доктор юридичних наук;  
*Юринець Ю. Л.*, заступник декана з наукової роботи Юридичного факультету НАУ, доктор юридичних наук, професор;

*Макеєва О. М.*, завідувач кафедри теорії та історії держави і права Юридичного факультету НАУ, кандидат юридичних наук, доцент;

*Гусар О. А.*, завідувач кафедри конституційного і адміністративного права Юридичного факультету НАУ, кандидат юридичних наук, доцент;

*Лихова С. Я.*, завідувач кафедри кримінального права і процесу Юридичного факультету НАУ, доктор юридичних наук, професор;

*Вишновецька С. В.*, завідувач кафедри цивільного права і процесу Юридичного факультету НАУ, доктор юридичних наук, професор;

*Нецька Л. С.*, завідувач кафедри господарського, повітряного та космічного права Юридичного факультету НАУ, кандидат юридичних наук, доцент;

*Богатюк І. Г.*, директор юридичної консультації «Юридична клініка» ЮФ НАУ.

### Адреса редакційної колегії:

03058, Київ, проспект Любомира Гузара, 1, корп. 1, ауд. 458

Тел. (044) 406-79-71

e-mail: pravo@nau.edu.ua

*Рекомендовано до друку*

*Вченою радою Юридичного факультету*

*(протокол від 09.11.2023 № 8)*

**АЕРО-2023.** Повітряне і космічне право: [Матеріали  
А 33 Всеукраїнської конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених,  
м. Київ, Національний авіаційний університет, 23 листопада 2023 р.]. –  
Тернопіль: Вектор. – 466 с.

ISBN 978-966-310-120-3

У збірнику висвітлені результати досліджень розвитку правового регулювання відносин, що складаються в авіаційній галузі, які були апробовані на Всеукраїнській конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених «Аеро-2023. Повітряне і космічне право».

Для науково-педагогічних працівників та аспірантів.

Опубліковані матеріали відображають точку зору авторів, яка не завжди збігається з думкою редакційної колегії.

Відповідальність за зміст, точність цитувань несуть автори та їх наукові керівники.

Тексти друкуються в авторській редакції.

**УДК 347.8 (082)**

ISBN 978-966-310-120-3

© НАУ, 2023

© Видавництво «Вектор», 2023

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕДМОВА .....</b>	<b>16</b>
<b>РОЗДІЛ 1. СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК ПОВІТРЯНОГО І КОСМІЧНОГО ПРАВА: СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ (ДО 90-РІЧЧЯ НАУ).....</b>	<b>17</b>
<b><i>Andoh Ernest Nyame Yie, Myronets O.M.</i></b> CONCERNING SPACE LAW DEVELOPMENT.....	17
<b><i>Варава І.П., Летків Р.І.</i></b> АВІАЦІЙНЕ ПРАВО УКРАЇНИ - СУЧАСНІ ВИКЛИКИ .....	19
<b><i>Водоласкова К.Ю.</i></b> OPEN SKY VS. CLOSE SKY: CONCEPTS OF THE DEVELOPMENT OF UKRAINIAN AVIATION.....	22
<b><i>Макеєва О.М., Можарівська І.В.</i></b> ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ .....	25
<b><i>Базилевська Д.С., Олещенко А.Є.</i></b> ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ.....	28
<b><i>Гельвельчук К.О.</i></b> ПРАВО ВЛАСНОСТІ НА КОСМІЧНИЙ ПРОСТІР .....	31
<b><i>Герасименко О.Ю.</i></b> ПОВІТРЯНЕ ПРАВО: ПРОБЛЕМИ ПОСТАВКИ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ВІЙНИ 2022-2023.....	33
<b><i>Іванчук І.І.</i></b> ПОВІТРЯНІ СИЛИ ЗБРОЙНИХ СИЛ УКРАЇНИ .....	36
<b><i>Кабанець Є.М.</i></b> РОЗВИТОК КОСМІЧНОГО ПРАВА В УКРАЇНІ.....	38
<b><i>Калюжна М.О., Боровець В.А.</i></b> МІСЯЧНА ТРАСА КОНДРАТЮКА-ШАРГЕЯ.....	41
<b><i>Кравець В.О., Бухер М.О.</i></b> МІЖНАРОДНА ДІЯЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЙНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ .....	43
<b><i>Кривопишина О.О.</i></b> ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ.....	45

<b>Кудлай Р.О.</b>	
ЗАКОРДОННІ ТА УКРАЇНСЬКІ АВІАЦІЙНІ ЗАКЛАДИ ВИЩОЇ ОСВІТИ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АСПЕКТ .....	48
<b>Кулик А.І.</b>	
ПРІОРИТЕТНІ НАУКОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ В СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА В УКРАЇНІ ТА СВІТІ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АСПЕКТ .....	51
<b>Літвінов Н.О.</b>	
РОЗВИТОК І ДЖЕРЕЛА ПОВІТРЯНОГО ПРАВА .....	54
<b>Лукавий І.А.</b>	
УЧАСТЬ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНИХ КОСМІЧНИХ ПРОГРАМАХ І ПРОЄКТАХ .....	57
<b>Лукавий І.А.</b>	
ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ КОСМІЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ.....	59
<b>Максимчук І.І.</b>	
ДЖЕРЕЛА МІЖНАРОДНОГО КОСМІЧНОГО ПРАВА.....	62
<b>Охріменко В.В., Головка С.Г.</b>	
НАЦІОНАЛЬНОМУ АВІАЦІЙНОМУ УНІВЕРСИТЕТУ – 90 РОКІВ .....	64
<b>Плесканюк Д.С.</b>	
ВИДАТНІ ПІЛОТИ В ІСТОРІЇ АВІАЦІЇ .....	67
<b>Редька Я.О.</b>	
ФОРМУВАННЯ У ПІЛОТІВ УМІНЬ ПРОФЕСІЙНОГО СПІЛКУВАННЯ.....	69
<b>Ситнікова Д.С.</b>	
ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ НОРМ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА У ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ .....	71
<b>Сікун М.В.</b>	
КОНСТРУКТОРСЬКИЙ ГЕНІЙ ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО .....	74
<b>Стахнюк Р.П., Колодяженський В.В.</b>	
ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПАСАЖИРІВ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ.....	77
<b>Стеценко К.О., Головка С.Г.</b>	
ІНСТИТУТ ПОВІТРЯНИХ МАРШАЛІВ США: ІСТОРІЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ .....	79
<b>Тіщенко Л.В.</b>	
ПОВІТРЯНЕ ТА АВІАЦІЙНЕ ПРАВО: СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ .....	82

**Хубулов І.С.**

УКРАЇНСЬКА «МРІЯ»: РЕКОРДИ, ВТРАТА І ВІДНОВЛЕННЯ ...84

**Швидун К.О.**

ЛЕОНІД КАДЕНЮК: МІСІЯ – КОСМОС .....87

**Щербакова О.О.**

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС ЕКІПАЖУ  
ПОВІТРЯНОГО СУДНА УКРАЇНИ ТА США:  
ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ .....90

## **РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПІСЛЯВОЄННОГО РОЗВИТКУ ПУБЛІЧНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУСПІЛЬНИХ ВІДНОСИН У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ .....93**

**Бандал Нізар Махмудович**

ВІДНОВЛЕННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО АВІАСПОЛУЧЕННЯ В  
УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ МІГРАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ .....93

**Заєць О.М.**

СТРАХУВАННЯ ВІЙСЬКОВИХ РИЗИКІВ .....97

**Stephen Asare Ntow, Myronets O.M.**

CONCERNING SPACE LAW DEVELOPMENT IN CROATIA .....101

**Бєлкін М.Л., Бєлкін Л.М.**

ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЄДНОСТІ СУДОВОЇ  
ПРАКТИКИ У ВЕРХОВНОМУ СУДІ (НА ПРИКЛАДІ  
КАСАЦІЙНОГО АДМІНІСТРАТИВНОГО СУДУ) .....104

**Гусар О.А., Махунов В.В.**

ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ  
В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ .....107

**Husar O.A., Tsependa D.P.**

ENSURING CYBERSECURITY IN THE FIELD OF CIVIL  
AVIATION .....110

**Довгаль О.С.**

РОЛЬ УКРАЇНИ В ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ АСОЦІАЦІЇ  
ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ (IATA) .....113

**Келип С.В.**

ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРОВАНОГО УПРАВЛІННЯ  
ДЕРЖАВНИМ КОРДОНОМ УКРАЇНИ.....115

**Криволап Є.В., Юринець Ю.Л.**

ДО ПИТАННЯ ВРАЗЛИВОСТІ ІНФОРМАЦІЙНО-  
КОМУНІКАЦІЙНИХ СИСТЕМ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ:  
ПРАВОВИЙ АСПЕКТ .....118

<b>Лавронова І.О.</b>	
ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ВИМОГ ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАВСТВА...	121
<b>Ольховік М.В., Білявська В.Є.</b>	
ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ .....	124
<b>Ольховік М.В., Редька Я.О.</b>	
ЕФЕКТИВНІСТЬ ТА РИЗИКИ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В АВІАЦІЙНІЙ СИСТЕМІ: ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ .....	127
<b>Устинова І.П., Коновалюк О.Ю.</b>	
ПРАВОВІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ БЛОКЧЕЙН- ТЕХНОЛОГІЇ В АВІАЦІЇ .....	129
<b>Устинова І.П., Літвінчук Б.С.</b>	
ПЕРСПЕКТИВИ БЛОКЧЕЙН В АВІАЦІЇ: МАЙБУТНЄ В ПРАВОВОМУ РЕГУЛЮВАННІ.....	132
<b>Iurynets J.L., Prokopiuk D.O.</b>	
FLIGHT ATTENDANT PROFESSION: SPECIFICS, FEATURES AND REQUIREMEN .....	134
<b>Боднар С.С.</b>	
ЩОДО ПРОБЛЕМАТИКИ АНТИСЕМІТИЗМУ .....	137
<b>Гуцько А.С.</b>	
РЕКОМЕНДАЦІЇ ІСАО ЩОДО СТВОРЕННЯ АВІАЦІЙНИХ ПРАВИЛ .....	139
<b>Івахненко К.І.</b>	
ЗАГРОЗИ ДЛЯ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ У СУЧАСНОМУ СВІТІ.....	141
<b>Коновалюк О.Ю.</b>	
СУЧАСНІ ЗАГРОЗИ ТА ВИКЛИКИ ДЛЯ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ .....	143
<b>Кохтюк В.А.</b>	
МІЖНАРОДНА ОРГАНІЗАЦІЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (ІСАО) ТА ЇЇ РОЛЬ У БОРОТЬБІ З АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ У ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ .....	146
<b>Літвінчук Б.С.</b>	
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА У МІЖНАРОДНІЙ ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ.....	148
<b>Movchan A.R.</b>	
GENDER EQUALITY IN HUMAN RIGHTS PROTECTION .....	151
<b>Музичка І.М.</b>	
РОЛЬ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ.....	153

<b>Пижов М.С.</b>	
ГУМАНІЗМ У ПОСТВОЄННІЙ РЕАЛЬНОСТІ УКРАЇНИ.....	156
<b>Пріор Ю.С.</b>	
РЕКОМЕНДАЦІЇ ІСАО У ПЕРІОД ПАНДЕМІЇ COVID-19 ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ.....	158
<b>Савліва Н.О.</b>	
РОЛЬ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ САНКЦІЙ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ПРОТИ ДЕРЖАВИ-АГРЕСОРА.....	160
<b>Славіта Ю.В.</b>	
ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ СТАНДАРТІВ ІСАО У ПРАВОВУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ .....	163

### **РОЗДІЛ 3. БЕЗПЕКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ ..... 166**

<b>Адаменко О.М.</b>	
ЗНАЧЕННЯ КІБЕРБЕЗПЕКИ ДЛЯ АВІАЦІЙНИХ СИСТЕМ .....	166
<b>Гольдберг Н.О.</b>	
ВЗАЄМОДІЯ СЛІДЧОГО З ІНШИМИ СЛУЖБАМИ ПРИ ПРОВЕДЕННІ ОГЛЯДУ МІСЦЯ АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ.....	169
<b>Грекова Л.Ю., Рябоконт Ю.В.</b>	
ПРАВОСУДДЯ ТА ПРОБЛЕМИ У СУДОЧИНСТВІ АВІАКАТАСТРОФ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО КРИМІНАЛЬНОГО СУДУ.....	172
<b>Grekova L., Tyubay A.</b>	
AVIATION ADVENTURE INVESTIGATION ORGANIZATION. TYPICAL FORENSIC VERSIONS .....	175
<b>Ковтун О.І.</b>	
МОЖЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ У СФЕРІ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ .....	177
<b>Літвінова І.Ф., Гайдаренко П.О.</b>	
РОЛЬ ПРОКУРАТУРИ УКРАЇНИ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ТА ЗАКОННОСТІ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ.....	180
<b>Літвінова І.Ф., Герасименко О.В.</b>	
ЗНИЩЕННЯ ЛІТАКА АН-225 «МРІЯ» – РОЗСЛІДУВАННЯ ПРОКУРАТУРИ.....	183
<b>Літвінова І.Ф., Ребека В.М.</b>	
ІННОВАЦІЙНІ МЕТОДИ ПРОФІЛАКТИКИ ТА РЕАГУВАННЯ НА АВІАЦІЙНУ ЗЛОЧИННІСТЬ .....	186
<b>Літвінова І.Ф., Сташенко О.А.</b>	
ПРОТИДІЯ ТЕРОРИЗМУ В СФЕРІ АВІАЦІЇ .....	189

<b>Авдюшкіна К.О.</b>	
ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОДІЇ МІЖНАРОДНИХ ТА ДЕРЖАВНИХ СТРУКТУР У ПРОЦЕСАХ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ.....	191
<b>Антонюк В.</b>	
ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ .....	194
<b>Бараненко М.Є.</b>	
БЕЗПЕКА ЦИВІЛЬНОЇ ТА СТРАТЕГІЧНОЇ АВІАЦІЇ ПІД ЧАС НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ .....	197
<b>Безуглий М.О.</b>	
ПРАВОВІ ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ .....	199
<b>Бесчаснова А.О.</b>	
ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ КАТАСТРОФ ТА ІНЦИДЕНТІВ.....	202
<b>Білявська В.Є.</b>	
ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ .....	204
<b>Білявська В.Є.</b>	
БЕЗПЕКА РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ОБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ.....	207
<b>Денисюк А.С.</b>	
КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З УГОНОМ АБО ЗАХОПЛЕННЯМ ПОВІТРЯНОГО СУДНА (СТ. 278 КК УКРАЇНИ) .....	209
<b>Денисюк М.С.</b>	
КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ПРОТИ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ .....	212
<b>Друпп І.</b>	
ЗАГРОЗИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ .....	215
<b>Євченко А.О.</b>	
КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОШИРЕННЯ ІНФОРМАЦІЇ ЩОДО ЗБРОЙНИХ ПОВІТРЯНИХ СИЛ УКРАЇНИ СУБ'ЄКТІВ АВІАЦІЇ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ.....	218
<b>Ізмайлов К.О.</b>	
ОСНОВНІ АСПЕКТИ ТА ВИКЛИКИ БЕЗПЕКОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ .....	221



<b>Карасьова Л.М.</b>	
СТАН КІБЕРБЕЗПЕКИ В СФЕРІ АВІАЦІЇ .....	223
<b>Ковригіна О.К.</b>	
ОСОБЛИВОСТІ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ ПОРУШЕННЯМИ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ....	227
<b>Колонська В.М.</b>	
ЗАСТОСУВАННЯ ЗАХОДІВ БЕЗПЕКИ В АЕРОПОРТУ .....	230
<b>Колонська В.М.</b>	
КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ.....	233
<b>Кушнір А.А.</b>	
ОСОБЛИВОСТІ ЗАКОНОДАВЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ В УКРАЇНІ .....	236
<b>Побожна Д.А.</b>	
КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА НЕЗАКОННЕ ВИКОРИСТАННЯ З МЕТОЮ ОТРИМАННЯ ПРИБУТКУ ГУМАНІТАРНОЇ ДОПОМОГИ, БЛАГОДІЙНИХ ПОЖЕРТВ АБО БЕЗОПЛАТНОЇ ДОПОМОГИ .....	239
<b>Поволоцький М.М.</b>	
ІНДИВІДУАЛЬНА ПРОФІЛАКТИКА ПРАВОПОРУШЕНЬ В СФЕРІ АВІАЦІЇ.....	241
<b>Подік Я.В.</b>	
МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ БЕЗПЕКИ В АЕРОПОРТАХ: КОНТРОЛЬ БЕЗПЕКИ, ПЕРЕВІРКА ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ .....	243
<b>Пожидаєв О.Р.</b>	
БЕЗПЕКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ (ЕКОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ В АВІАЦІЙНІЙ БЕЗПЕЦІ) .....	247
<b>Поліщук Д.О.</b>	
КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ: АВІАЦІЙНИЙ АСПЕКТ.....	249
<b>Ромащенко К.Ю.</b>	
КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА УГОНУ ТА ЗАХОПЛЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ЗА СТ. 278 КК УКРАЇНИ.....	252
<b>Слуцька О.С.</b>	
ТЕРОРИЗМ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ.....	255

<b>Сохар В.В.</b>	ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ .....	257
<b>Спорник О.С.</b>	ЩОДО ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПУБЛІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В АЕРОПОРТУ .....	260
<b>Тимошенко К.В.</b>	ОСОБЛИВОСТІ ПОВНОВАЖЕНЬ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ ПІД ЧАС НЕСЕННЯ СЛУЖБИ З ПІДТРИМАННЯ ПРАВОПОРЯДКУ НА ТЕРИТОРІЇ, ПРИЛЕГЛІЙ ДО АЕРОПОРТУ .....	262
<b>Темченко Я.О.</b>	ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МІЖНАРОДНОЇ АВІАЦІЇ ЯК ОДНА ІЗ ЗАСАД МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА...	264
<b>Хомусько Є.М.</b>	ВЗАЄМОДІЯ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЙНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З ПРАВООХОРОННИМИ ОРГАНАМИ .....	266
<b>Чайковська А.Б.</b>	ВІКТИМОЛОГІЧНА ПРОФІЛАКТИКА КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВООПОРУШЕНЬ В СФЕРІ АВІАЦІЇ.....	269
<b>Шилова К.Р.</b>	ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ АЕРОПОРТУ «ЕЛЬ-ДОРАДО» КОЛУМБІЯ.....	271
<b>Яковлєва А.А.</b>	ОСОБЛИВОСТІ ВИЛУЧЕННЯ РЕЧОВИХ ДОКАЗІВ ПРИ ОГЛЯДІ МІСЦЯ АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ.....	274

#### **РОЗДІЛ 4. ПРИВАТНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ .....**

<b>Кожевникова В.О.</b>	ОБМЕЖЕННЯ УМОВ У ШЛЮБНОМУ ДОГОВОРІ.....	277
<b>Кожевникова В.О., Жуда В.І.</b>	СУРОГАТНЕ МАТЕРИНСТВО: ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА СУДОВОЇ ПРАКТИКИ .....	281
<b>Музика О.М.</b>	ПРАВОВИЙ РЕЖИМ КОМПОНУВАННЯ НАПІВПРОВІДНИКОВОГО ВИРОБУ: ПРОБЛЕМИ РОЗУМІННЯ.....	284

<b>Ходаківський М.П.</b>	
ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЩОДО ОХОРОНИ ТА ЗАХИСТУ КОНФІДЕНЦІЙНОЇ ІНФОРМАЦІЇ У СФЕРІ МЕДИЦИНИ .....	288
<b>Цибізова С.А.</b>	
ДО ПРОБЛЕМИ ЗАХИСТУ ПРАВ У ДОМЕННИХ СПОРАХ .....	292
<b>Чернега В.М.</b>	
СИСТЕМАТИКА НОРМ-ДЕФІНІЦІЙ АВІАПРАВА В ФОКУСІ УВАГИ ЦИВІЛІСТА-СУЧАСНИКА .....	297
<b>Білявська В.Є.</b>	
ЗАХИСТ ПЕРСОНАЛЬНИХ ДАНИХ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ .....	301
<b>Дем'янюк І.О.</b>	
ПРОБЛЕМИ АВІАЦІЙНОЇ МЕДИЦИНИ .....	303
<b>Дмитренко Д.</b>	
ДИСПОЗИТИВНІСТЬ ЯК ПРИНЦИП ЦИВІЛЬНОГО ПРОЦЕСУАЛЬНОГО ПРАВА .....	306
<b>Євченко А.О.</b>	
ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАПЕРЕВІЗНИКА.....	309
<b>Захарчук Н.П.</b>	
ТРУДОВА ФУНКЦІЯ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ В УКРАЇНІ: ЮРИДИЧНИЙ АНАЛІЗ .....	311
<b>Івахненко К.І.</b>	
ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВАКЦИНОПРОФІЛАКТИКИ .....	314
<b>Козир В.С.</b>	
ДОГОВІР АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ В УМОВАХ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ВОЄННОГО СТАНУ.....	316
<b>Колонська В.М.</b>	
ПРОБЛЕМИ ДОСТУПУ ДО ІНФОРМАЦІЇ ЯК ПРАВА ФІЗИЧНОЇ ОСОБИ.....	318
<b>Кохтюк В.А.</b>	
ПРАВО НА НАДАННЯ ІНФОРМАЦІЇ ПРО ПАЦІЄНТА БЕЗ ЙОГО ЗГОДИ ЧИ ЗГОДИ ЙОГО ЗАКОННОГО ПРЕДСТАВНИКА.....	322
<b>Кушнір Я.Р.</b>	
ВАЖЛИВІСТЬ ПРИНЦИПУ ВЕРХОВЕНСТВА ПРАВА В ЦИВІЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ .....	324
<b>Кушнір Я.Р.</b>	
ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ У ПРАВОСУДДІ.....	326

<b>Мовчан В.В.</b>	АНАЛІЗ НОВОВВЕДЕНЬ ЩОДО ВІДПУСТКИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ.....	329
<b>Можарівська І.В.</b>	ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ СУРОГАТНОГО МАТЕРИНСТВА ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ .....	332
<b>Ніколайчук З.А.</b>	ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ ЗАСТОСУВАННЯ ЗВИЧАЮ ЯК ДЖЕРЕЛА МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО ПРАВА.....	335
<b>Павленко Д.В.</b>	ЗАХИСТ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ В ІТ-СФЕРІ.....	338
<b>Пріор Ю.С.</b>	ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ФАРМАЦЕВТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ .....	341
<b>Редька Я.О.</b>	ЩОДО СТЯГНЕННЯ АЛІМЕНТІВ НА НЕПОВНОЛІТНІХ ДІТЕЙ: ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ.....	343
<b>Ромашкан М.С.</b>	ЗАХИСТ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ В СФЕРІ ІТ .....	347
<b>Савліва Н.О.</b>	ОБОВ'ЯЗКОВА ВАКЦИНАЦІЯ ЯК СКЛАДОВА ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ЗДОРОВ'Я НАСЕЛЕННЯ.....	349
<b>Сорока Д.В.</b>	ПРИНЦИП ЗМАГАЛЬНОСТІ СТОРІН ТА ЙОГО РОЛЬ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ .....	352
<b>Ходаківська К.А.</b>	ПРАВИЛА ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ЗБЕРІГАННЯ, А ТАКОЖ ТРАНСПЛАНТАЦІЯ АНАТОМІЧНИХ МАТЕРІАЛІВ ЛЮДИНИ .	355
<b>Шарко А.М.</b>	ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРУДОВИХ ПРАВОВІДНОСИН ПІСЛЯ ПРИПИНЕННЯ АБО СКАСУВАННЯ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ВОЄННОГО СТАНУ.....	357
<b>Шепетько А.Л.</b>	РЕЖИМ ПРАЦІ ТА ВІДПОЧИНКУ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ЯК ОКРЕМОЇ КАТЕГОРІЇ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ.....	359

**РОЗДІЛ 5. ГОСПОДАРСЬКЕ, ПОВІТРЯНЕ ТА ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ .....362**

***Kovryhina O.K., Ondřej Pařez***

CROSS-BORDER COOPERATION BETWEEN UKRAINE AND THE VISEGRAD GROUP IN THE ECONOMIC SPHERE...362

***Ryabokon Yu.V., Ivana Martinović***

PECULIARITIES OF FINANCIAL INTERMEDIATION DURING MARTIAL LAW .....365

***Жмур Н.В., Колковець С.С.***

ОЦІНКА ВПЛИВУ НА ДОВКІЛЛЯ ЯК ГАРАНТІЯ ЗАХИСТУ ЕКОЛОГІЧНИХ ПРАВ ГРОМАДЯН .....367

***Лех Т.А., Захарчук Н.П.***

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ ПРАВ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВІЙСЬКОВОГО КОНФЛІКТУ .....370

***Нецька Л.С., Рудич М.О.***

ПРОБЛЕМИ ЗАХИСТУ ПРАВ ТА ЗАКОННИХ ІНТЕРЕСІВ СУБ'ЄКТІВ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ .....373

***Поліщук І.В., Гончар В.О.***

ПРАВОВІ РЕГУЛЯТОРИ ДОСТУПНОСТІ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ: ЄВРОПЕЙСЬКІ ТЕНДЕНЦІЇ .....376

***Слободська І.А., Лисенко М.С.***

ЗМІНИ В ПРАВОВОМУ РЕГУЛЮВАННІ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ .....379

***Морозова О.М., Сохар В.В.***

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ АВІАЦІЇ .....381

***Бабушкін Д.О.***

ПРАВОВИЙ СТАТУС ПРИВАТНОГО ПІДПРИЄМСТВА.....384

***Бугайко Д.Д.***

ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ НОРМ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА НА ГЛОБАЛЬНОМУ, РЕГІОНАЛЬНОМУ ТА НАЦІОНАЛЬНОМУ РІВНІ .....386

***Василенко В.П.***

ЗОБОВ'ЯЗАННЯ СТОРІН ЗА ДОГОВОРОМ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ .....389

***Вязментинов І.І.***

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ БАГАЖУ .....391

<b>Гончарук О.О.</b>	
ОСОБЛИВОСТІ ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ.....	394
<b>Денисов Г.О.</b>	
РОЗВИТОК ЕКОЛОГІЧНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У ПЕРІОД СУЧАСНОЇ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВИ .....	396
<b>Джура В.В.</b>	
ЩОДО ПИТАННЯ СПІВВІДНОШЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОГО ДОГОВОРУ З ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИМ.....	399
<b>Дорошенко Я.С., Леуська О.І.</b>	
ОСОБЛИВОСТІ ЕКОЛОГІЧНОГО ПРАВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ .....	402
<b>Захарчук Н.П.</b>	
ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЗАСТОСУВАННЯ ПРОЦЕДУР БАНКРУТСТВА У ПЕРІОД ДІЇ ВОЄННОГО СТАНУ .....	405
<b>Заяць А.А.</b>	
ДОГОВОРИ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ.....	408
<b>Ільчишина Е.О.</b>	
ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ З ОБМЕЖЕНОЮ РУХЛИВІСТЮ .....	411
<b>Козут А.А.</b>	
ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ОКРЕМИХ ГАЛУЗЕЙ ПРАВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ .....	414
<b>Король Є.П.</b>	
ПРАВИЛА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ДІТЕЙ НА БОРТУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА.....	416
<b>Коцан Б.В.</b>	
СУЧАСНИЙ СТАН НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ .....	418
<b>Кравченко В.С.</b>	
ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ГЕОСТАЦІОНАРНОЇ ОРБИТИ.....	422
<b>Kurhanska Y.Y.</b>	
APPROVAL OF "DRY PORTS" UNDER THE CURRENT SITUATION IN UKRAINE .....	426
<b>Леуська О.І.</b>	
ФІКТИВНА ДІЯЛЬНІСТЬ СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ.....	428
<b>Лисюк А.М.</b>	
ПОПЕРЕДНІЙ ДОГОВІР В АСПЕКТІ ГОСПОДАРСЬКИХ ПРАВОВІДНОСИН.....	431

<b>Ніколаєва М.Д.</b>	
ПРИНЦИПИ ТА МЕТОДИ ГОСПОДАРСЬКОГО ПРАВА .....	433
<b>Сенченко А.О.</b>	
ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗА ПОРУШЕННЯ АНТИМОНОПОЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ .....	436
<b>Серков О.Є., Ніколаєва М.Д.</b>	
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЕКОЛОГІЧНОГО ПРАВА В УКРАЇНІ .....	438
<b>Ситник Д.О.</b>	
МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ .....	441
<b>Стажкова Д.О.</b>	
ЗАХИСТ ДОВКІЛЛЯ ПІД ЧАС ЗБРОЙНОГО КОНФЛІКТУ: МІЖНАРОДНИЙ АСПЕКТ .....	444
<b>Тимошенко Ф.О.</b>	
ПРАВОВІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ .....	446
<b>Туубау А. V.</b>	
CONDUCTING BUSINESS WITHOUT STATE REGISTRATION AS A FORM OF ILLEGAL BUSINESS .....	449
<b>Хомусько Є.М.</b>	
ПРОБЛЕМИ УКЛАДЕННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ ДОГОВОРІВ ...	452
<b>Shakal D. V.</b>	
LEGAL STATUS OF THE AIRPORT ACCORDING TO THE LEGISLATION OF UKRAINE .....	454
<b>Шарко А.М.</b>	
МЕДІАЦІЯ У ВИРІШЕННІ ГОСПОДАРСЬКИХ СПОРІВ .....	457
<b>Шепетько А.Л.</b>	
ЛІЦЕНЗУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ .....	460
<b>Якименко П.П.</b>	
ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ .....	462

## ПЕРЕДМОВА

Всеукраїнська конференція молодих вчених і здобувачів вищої освіти «Аеро-2023. Повітряне і космічне право», яка щорічно відбувається на Юридичному факультеті, в цьому році присвячена 90-річчю Національного авіаційного університету. На відповідному заході ми підводимо підсумки зробленого за рік, говоримо про досягнення і результати, зокрема, і в аерокосмічній галузі. Дана конференція – це чудова можливість для відкритого діалогу, обміну думками та досвідом.

Під час конференції, в процесі обговорення ми маємо змогу розглянути і вирішити ряд важливих для нашої держави проблем, пов'язаних, насамперед, із становленням і розвитком повітряного і космічного права, їх стан і перспективи; сучасним станом та перспективами післявоєнного розвитку публічно-правового регулювання суспільних відносин у галузі цивільної авіації; приватно-правового регулювання відносин в авіаційній галузі; безпекової діяльності в авіаційній сфері; господарського, повітряного та екологічного права: сучасний стан і перспективи розвитку тощо.

Пропозиції та рекомендації, висловлені учасниками конференції, будуть впроваджуватись у навчальний процес, використовуватись для подальших наукових досліджень, а також слугуватимуть удосконаленню національного законодавства в контексті адаптації його до норм і вимог міжнародних стандартів.

Бажаю всім учасникам конференції яскравих виступів, цікавих дискусій, набуття цінного досвіду та дружніх контактів, а також продуктивних успіхів у досягненні поставлених цілей.

*З глибокою повагою та щирими побажаннями нових наукових звершень, декан Юридичного факультету Національного авіаційного університету Володимир Нікітін!*



# РОЗДІЛ 1

## СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК ПОВІТРЯНОГО І КОСМІЧНОГО ПРАВА: СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ (ДО 90-РІЧЧЯ НАУ)

UDC 347.85 (043.2)

**Andoh Ernest Nyame Yie**, Master,  
the University of Salford, Salford, Manchester,  
the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
**Myronets O.M.**, PhD in Law,  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine

### CONCERNING SPACE LAW DEVELOPMENT

Space law, much like other branches of public international law and indeed international law itself, has its origins in the need to establish a certain number of more or less simple rules to govern relations between members of an increasingly organized international community, primarily the community of states. In this effort a widening number of areas on land, sea and finally air as well as new subjects, such as humanitarian ones, were covered by an ever larger body of law and treaties [1, p. 1].

The current space law consists of the five international treaties at the core. It is also complemented by relevant UN GA resolutions, regional or bilateral treaties and customary international law, as well as legislations and practices of States and intergovernmental organizations as subsidiary means for the determination of rules of space law [2, p. 1].

Space law has come a long way since its inception in the 1960s. The legal framework for outer space has been established through a series of treaties and agreements, and the focus of space law has shifted from government space activities to commercial space activities [3].

There is a significant degree of agreement between authors dealing with space law that the progressive development and codification of the law of space has moved through several stages, of which only the first one produced a number of binding legal instruments in the form of the five classical space treaties, in addition to which contiguous legal instruments, such as the Partial Test Ban Treaty of 1963, although only partially addressing outer space, can also be considered as part of this core corpus juris spatialis. In the subsequent stages, the history of space

law displays an increasing number of less-binding norms of varying origins, only a small number of which have received the more universal cover of Resolutions of the General Assembly of the United Nations, most of them, however, entering the field from other sources [1, p. 26].

Generally speaking, space law consists of two layers of laws and regulations. The first layer is international law that regulates rights and obligations of States and intergovernmental organizations in outer space. The second layer of space law is the national law [2, p. 2].

All this seems to suggest that the history of space law is far from being over and that it will proceed in further stages dominated not only by states and their international organizations, but also, and to an increasing degree, by non-state actors [1, p. 27].

The current space law establishes the legal status of outer space and fundamental legal mechanisms for its exploration and use. It meets the needs for the exploration and use of outer space by states. It plays an effective role in putting into order the space activities of states and international organizations, in safeguarding the order of outer space, in promoting the international cooperation and guiding the practice with legislation in advance. However, the international community is facing new challenges in maintaining safety and security of the space environment, space objects and space activities, such as the rapid development of commercial space activities; the momentum of space weaponization and an arms race in outer space; the risk caused by the increase of space debris, the shortage of spectrum and orbit resources, and the wide application of nuclear power sources and so on. At the same time, certain new legal issues are also posed in those new types of space activities such as space tourism, and the exploitation of resources in outer space. Facing these new situations and new challenges, the international community should not only strengthen the effective implementation of space law to address practical problems, but also promote its development in the following two aspects: 1). Adherence to the fundamental and prevailing status of the UN Charter; 2). Refining primary rules and secondary rules regulating outer space activities [2, p. 10-11].

As we continue to explore and utilize the space environment, space law will continue to play an important role in regulating these activities and ensuring the peaceful and sustainable use of outer space [3].

The key points of future space legislation include the following aspects: A. To refine the legal framework and mechanisms related to the common interests principle in outer space and the common heritage of mankind principle in the moon; B. To progress steadily on military security legislation of outer space; C. To improve the legislation on the

environment and resources of outer space; D. To continuously progress the space legislation on new types of space activities; E. To develop secondary rules for outer space activities [2, p. 11-12].

Thus, modern space law is still under development. The current state of modern technology improvement and the reality of the wars predispose the need for adequate state regulation of activity in the space sphere.

#### *Literature*

1. Jankowitsch P. Handbook of Space Law. Editor: Frans von der Dunk. 2015. P. 1–28. URL: <https://doi.org/10.4337/9781781000366.00010> (date of access: 02.11.2023.).

2. Xinmin MA. The Development of Space Law: Framework, Objectives and Orientations. 2014. URL: <https://www.unoosa.org/documents/pdf/spacelaw/activities/2014/splaw2014-keynote.pdf> (date of access: 02.11.2023).

3. Nikhil Verma. History and Development of Space Law. URL: <https://www.legalserviceindia.com/legal/article-10617-history-and-development-of-space-law.html> (date of access: 02.11.2023).

УДК 34:338.45 (043.2)

**Варава І.П.**, доктор філософії,  
**Летків Р.І.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **АВІАЦІЙНЕ ПРАВО УКРАЇНИ - СУЧАСНІ ВИКЛИКИ**

Сьогодні не потрібно доводити важливість авіації у сучасному світі, як і важливість участі України у міжнародній авіаційній співпраці. Загалом, Україна бере вже участь у 70-ти двосторонніх міжнародних договорах про повітряне сполучення. З 1992 року вона є учасником Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), з 1999 року - учасник Європейської конференції з цивільної авіації (ЄКЦА), з 2004 року - член Європейської організації з безпеки аеронавігації «Євроконтроль». Окрім того, є учасником угоди про «Відкрите небо», угоди про створення спільного авіаційного простору (САП). В рамках 23-го саміту Україна ЄС, який відбувся 12.10.2021 року, було підписано угоду про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. Цю угоду ще називають угодою про «Відкрите небо», яка передбачає відкриття ринку повітряного транспорту, нові можливості для споживачів та операторів, сприяння розвитку

торгівлі, туризму, інвестицій в українську авіацію, здешевлення квитків. Фактично ця угода утворила «Повітряний безвіз», який передбачав утвердження тісної співпраці українських авіаліній з авіалініями ЄС та спільний авіаційний простір з ЄС. Цією угодою передбачено унормовування українського авіаційного права задля уникнення колізій з авіаційним правом ЄС, це зобов'язувало Україну привести своє законодавство у авіаційній сфері у відповідність з авіаційним законодавством ЄС [3, 1].

Варто зазначити, що до укладення цієї угоди Державна авіаційна служба України разом українськими законодавцями, за даними по звіту з безпеки польотів 2020 року Державної авіаційної служби України, співпрацювали з Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) задля приведення законодавства України з авіаційної безпеки у відповідність до міжнародних стандартів. Така співпраця є визначена відповідно до Розділом 6 пунктом 46 Державної програми з авіаційної безпеки цивільної авіації.

Бувало, що реформація авіаційного права здійснювалася із допущенням помилок, що коштували людських життів. У силу великої кількості авіакатастроф та військових дій на території України питання повітряного та авіаційного права залишається дуже актуальним. Варто зазначити, що авіакатастрофи, пов'язані з Україною, траплялися й за сотні кілометрів від українських кордонів [2].

Першою вагомою перешкодою розвитку цивільної авіації України стала локальна та гібридна війна з росією на території Донецької та Луганської областей, а також окупація Криму. У Криму було окуповано один з найбільших аеропортів України станом на 2013-2014 рік. Це - Міжнародний аеропорт «Сімферополь» ім. Султана Амет-Хана, а також аеропорт у Севастополі під назвою Бальбек, вся авіаційна інфраструктура та авіаційні судна, які належали Україні в Криму [4].

Війна на Донбасі спричинила руйнування двох аеропортів, які були одними з найбільших в Україні - це луганський та донецький аеропорти, які були зруйновані вщент, як і вся авіаційна інфраструктура та цивільні авіаційні судна, які не були евакуйовані. Шокуюча авіакатастрофа 17.07.2014 поблизу Донецька, в результаті якої було збито Боїнг 777 російськими силами та загинуло 298 осіб, стала найбільшою за кількістю жертв на території України. Ці фактори мали вкрай негативний вплив на авіаційний спектр України: втрата аеропортів, авіасуден, професійних кадрів, фінансові втрати, як наслідок - недовіра до українських авіаліній, хитка позиція на міжнародній арені.

Друга вагома перешкода це пандемія Коронавірусу, яка дуже вплинула на кількість пасажирських перевезень, скасування рейсів, певну бездіяльність авіаліній у певний період. Крім того пандемія вплинула на обслуговуючі підприємства наземних служб і підрозділів авіаційного бізнесу.

Третя вагома перешкода - напад РФ на Україну 24.02.2022., наслідком якого стало паралізування усієї авіаційної системи, закриття повітряного простору над територією України для цивільних суден. Ворог завдав удару по 16 аеропортах та цивільних аеродромах, а також по цивільній авіаційній інфраструктурі по всій території України. Фактично ворог знищив внутрішній авіаринок та авіалінії. Це стало наслідком того, що українські компанії здійснюють свою роботу за кордоном. До того ж, 27.02.2022 на аеропорту Гостомель було знищено українську гордість - літак АН-225 «Мрія».

Напад РФ на територію України, на жаль, приніс знищувальний характер для цивільної авіації. Частина компаній змогли пристосуватися та працюють під «крилом» компаній, які діють у ЄС. Інша ж частина стоїть на межі банкрутства. І це прикро, складає дуже великі втрати для України та проявиться у найближчому майбутньому, оскільки ми матимемо велику кількість некваліфікованих пілотів, розбиту авіаційну інфраструктуру, а деякі з компаній українських авіаліній будуть поглинуті європейськими авіалініями. Це може призвести до тривалого відновлення усього авіаційного потенціалу України, до відновлення усього фахового складу та персоналу та до формування нової внутрішньої та зовнішньої величі України у цивільній авіації та її безпеці.

Та закінчити хочеться цитатою президента України Володимира Зеленського: «Вчора ми втратили нашу стару «Мрію», та нову ми будемо зараз».

### *Література*

1. Авіаційна транспортна стратегія на період до 2030 року: проєкт. URL: [www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua) (дата звернення: 16.10.2023).

2. Банчук-Петросова О. Проблеми регулювання міжнародних авіаційних перевезень пасажирів та шляхи удосконалення законодавства. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 2. С. 351-354.

3. Зотенко Д.В. Участь України у міжнародних угодах у сфері авіації. Дипломна робота, 2021 р. URL: <https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/52108/1/%D0%A4%D0%9C%D0%92%20293%20%D0%97%D0%BE%D1%82%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE%20%D0%94.%D0%92.pdf>

4. Лещенко В.А. Правове забезпечення безпеки цивільної авіації в

Україні: сучасний стан та перспективи. Права людини в Україні: минуле, сьогодні, майбутнє. Харків, 2021, С. 219-220. URL: [https://library.ppss.pro/index.php/ndippsn\\_20211210/article/view/leshchenko/pdf](https://library.ppss.pro/index.php/ndippsn_20211210/article/view/leshchenko/pdf)

УДК 341.1/8:338.47 (043.2)

**Водоласкова К.Ю.**, к.ю.н.,  
провідний юрисконсульт юридичної служби  
ДП «МА «БОРИСПІЛЬ»,  
адвокат, м. Київ, Україна,  
докторант авіаційного права  
Кельнського університету, м. Кельн, Німеччина

### **OPEN SKY VS. CLOSE SKY: CONCEPTS OF THE DEVELOPMENT OF UKRAINIAN AVIATION**

«Close the sky!» These words became a clarion call to global peacekeeping organizations and the whole world, starting on February 24, 2022, in response to an aggressive, illegal, and insidious attack on a sovereign country. With the protection of a closed sky over its territory, Ukraine could quickly expel aggressive invaders from its land. Unfortunately, this did not happen: the sky was not closed, and Ukraine was forced to wage a long defensive war, as a result of which its citizens died.

However, this is extreme and not normal vectors of Ukrainian aviation development within the cooperation with other countries worldwide, namely with the European Union states. Integration into European and Euro-Atlantic structures (European choice) was chosen by our country as a main foreign economic vector, and also a benchmark of values for the entire Ukrainian society.

Thus, an important aspect of the European integration process of Ukraine is the joining of the country to the «European Open Sky» – a Common Aviation Area (CAA). On October 12, 2021, the CAA Agreement between Ukraine and the EU, which provides for the opening of the air transport market, new opportunities for both consumers and operators, was signed. The purpose of this Agreement is the gradual creation of a CAA between the EU, its Member States and Ukraine. Like any other agreement, the CAA (or an “Open Sky”) Agreement defines rights and obligations. According to the CAA Agreement, Ukraine undertakes to implement more than 60 EU regulations, directives, decisions in the areas of safety, security, air traffic management, the

environment, consumer protection, computerized reservation systems, as well as regarding social aspects [1]. And these are main conceptions of aviation development.

Nevertheless, the implementation of these EU rules began long before the signing of the CAA agreement in 2021. Ukraine has already started the process of harmonization before signing the CAA agreement in a unilateral voluntary manner, continue doing this during war conditions and build plans for approximation of legislation after the victory in current sneaky war.

One of conceptions of the development of the aviation industry within the plans for the implementation of the specified European rules is airport services in the field of ground handling. These plans were announced in more detail in Sofia, Bulgaria, on October 5-6, 2023, during the 46th meeting of the Economic Committee of ASI Europe (Airports Council International) by the management of Boryspil International Airport SE, who gave a report on the current state and needs for operational support and reconstruction of Ukrainian airports, further challenges of the aviation market of Ukraine, its investment opportunities, and requirements. The speech presented the current state of the infrastructure of Ukrainian airports, the future potential of air transportation from Ukrainian airports and the positive impact on the economic development of the country after the war. Being a valid member of the International Council of Airports ACI Europe, Boryspil Airport continues to constantly cooperate with the international aviation community and partners to implement its own vision of resuming flights [2].

This year, Boryspil International Airport celebrates its 30th anniversary since its founding on March 31, 1993. Of course, the history of Boryspil International Airport goes far back to the 1950s, when the civil fleet used the military aviation infrastructure [3]. The 30th anniversary this year is also celebrated in military conditions without passengers, airlines, partners, and guests, without solemn and festive events - in conditions of a forced stoppage of production processes due to a full-scale war in our country [4].

In the field of access to airport infrastructure provisions of Directive 96/67/EU, stipulated in the signed CAA Agreement, provides the separation of accounts of ground handling activities from other activities in accordance with current trade practice [5]. These standards were taken into account in the legislation of Ukraine. However, the legislation of Ukraine does not take into account the provisions of Regulation (EEC) 95/93 [6], namely regarding the determination by a member state of any airport as a simplified schedule airport or a coordinated airport

after a thorough analysis, taking into account the environmental obstacles at this airport, the capacity of an airport that does not have status, or at an airport, the simplification of the schedule by the airport authority or any other competent authority, when that Member State considers it necessary or within six months due to new or upgraded infrastructure, operational changes or any other changes at the airport [7].

Thus, it can be concluded that the achievements of Ukrainian aviation legislation indicate a high level of aviation organization, but there are also a large number of gaps that need to be worked out in order to bring Ukraine's aviation standards into line with the EU standards defined in the CAA Agreement. Further development can be only under the condition of close and fruitful cooperation of all active characters: state enterprises, scientific and educational institutions, relevant state bodies, institutions and, of course, citizens.

#### *Literature*

1. Common Aviation Area Agreement Between the European Union and its Member States, of the One Part, and Ukraine, of the Other Part. Official Journal of the European Union L 387, 3.11.2021, p. 3–57.

2. Міжнародний аеропорт «Бориспіль» представив концепцію відновлення авіап перевезень з України на економічному комітеті АСІ Europe. URL: <https://kbp.aero/news/mizhnarodnyj-aeroport-boryspil-predstavyyv-kontseptsiyu-vidnovlennya-aviaperevezen-z-ukrayiny-na-ekonomichnomu-komiteti-asi-europe/>

3. Міжнародному аеропорту «Бориспіль» 30 років з дня заснування. URL: <https://kbp.aero/news/mizhnarodnomu-aeroportu-boryspil-30-rokiv-z-dnya-zasnuvannya/>

4. Смолій В.А. Історія аеропорту Бориспіль 1959-1999. Київ: Знання, 1999.

5. Council Directive 96/67/EC of 15.10.1996 on access to the groundhandling market at Community airports. Official Journal L 272, 25.10.1996, p. 36–45.

6. Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18.01.1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports. Official Journal L 14, 22.1.1993, p. 1.

7. Shulga D. Integration within the Association: Dynamics of the Implementation of the Agreement between Ukraine and the EU. Analytical Report. Civil society platforms Ukraine - EU. 2019. URL: [https://www.slideshare.net/IER\\_Kyiv/ss-250483634](https://www.slideshare.net/IER_Kyiv/ss-250483634).



**Макеєва О.М.**, к.ю.н., доцент,  
**Можарівська І.В.**, здобувачка вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Правовий режим повітряного простору України в умовах воєнного стану регулюється законодавством України та міжнародними договорами, зокрема Конвенцією Організації Об'єднаних Націй про правовий режим повітряного простору від 7 грудня 1944 року.

Конвенція Організації Об'єднаних Націй про правовий режим повітряного простору, яка була прийнята в Чикаго в 1944 році і визначає основні принципи регулювання повітряного простору і польотів цивільних літаків, не містить конкретних положень щодо воєнного стану.

Зазвичай воєнний стан і правила, пов'язані з воєнним станом, регулюються відповідними національними законами та міжнародними угодами, але ці питання зазвичай виходять за межі міжнародного регулювання цивільної авіації.

Міжнародні норми та стандарти Інтернаціональної організації цивільної авіації (ICAO), яка розробляє стандарти для цивільної авіації, не включають в себе специфічних положень щодо воєнного стану. Замість цього, воєнний стан і правила, пов'язані з воєнним станом, регулюються національним законодавством та внутрішніми нормами кожної країни.

Відповідно до ст. 1, п. 1, воєнний стан - це особливий правовий режим, що вводиться в Україні або в окремих її місцевостях у разі збройної агресії чи загрози нападу, небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності та передбачає надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню, військовим адміністраціям та органам місцевого самоврядування повноважень, необхідних для відвернення загрози, відсічі збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності, а також тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень [1].

У разі введення воєнного стану в Україні, відповідні національні органи і органи цивільної авіації визначають обмеження та правила для цивільних польотів відповідно до національного законодавства і міжнародних зобов'язань.

Єдиного закону щодо правового режиму повітряного простору України в умовах воєнного стану немає, норми, що стосуються даного виду технічного засобу можна віднайти в Повітряному кодексі України, Положенні про використання повітряного простору України, яке затверджено постановою Кабінету Міністрів України № 954 від 06.12.2017 р.

Відповідно до п. 29 Постанови КМУ «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» використання повітряного простору України може бути заборонено або обмежено Державіаслужбою та органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху відповідно до вимог цього Положення. Заборона на використання повітряного простору України встановлюється згідно п. 30 пп. 2 вказаної постанови у разі виникнення загрози національній безпеці, суверенітету над повітряним простором України, територіальної цілісності України або під час збройного конфлікту, проведення спеціальних операцій, пов'язаних із протидією протиправній діяльності на державному кордоні, збереженням територіальної цілісності України та конституційного ладу, а також на нерегулярні рейси (польоти) між пунктами відправлення, розташованими на території України, та пунктами призначення, розташованими на території держави-агресора, та у зворотному напрямку (за винятком рейсів (польотів), необхідних для забезпечення діяльності місій міжнародних організацій - Організації Об'єднаних Націй, Організації з безпеки і співробітництва в Європі, Червоного Хреста) [2].

24 лютого 2022 року Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух» оголосило про закриття повітряного простору України, зазначивши на своєму сайті: «У зв'язку з військовим вторгненням РФ, згідно з вимогами Повітряного кодексу України та Положення про використання повітряного простору України органами ОЦВС та Державіаслужбою України вжито заходів щодо закриття повітряного простору України для цивільних користувачів повітряного простору. Надання аеронавігаційних послуг у повітряному просторі України призупинено» [3].

Під час воєнного стану в Україні правовий режим повітряного простору підпорядковується військовому керівництву та забезпечує здійснення військових дій та оборонних заходів. Зазвичай, це

означає обмеження руху повітряних суден цивільної авіації і накладення зон обмеження на польоти у певних районах.

Конкретні заходи та обмеження, що стосуються повітряного простору в умовах воєнного стану, визначаються військовими та цивільними органами влади відповідно до законодавства та конкретних обставин ситуації. У таких умовах безпека держави має вищий пріоритет, і цивільні авіаційні дії можуть бути обмежені або заборонені в інтересах національної безпеки та оборони.

Основні аспекти правового режиму повітряного простору в умовах воєнного стану включають наступні заходи. Закриття повітряних коридорів: в умовах воєнного стану встановлюються зони обмеженого доступу або заборони для цивільних авіаційних польотів в певних районах з метою забезпечення безпеки та оборони країни. Військові операції: воєнний стан може передбачати використання повітряних сил для військових операцій і заходів з оборони. Міжнародні угоди: Україна може взаємодіяти з іншими країнами та міжнародними організаціями для координації дій у повітряному просторі під час воєнного стану.

Отже, правовий режим повітряного простору в умовах воєнного стану в Україні регулюється спеціальними нормативно-правовими актами і заходами, спрямованим на забезпечення національної безпеки та оборони країни. Умови правового режиму воєнного стану передбачають додаткові заходи та обмеження для цивільної авіації з метою забезпечення національної безпеки та безпеки громадян.

### *Література*

1. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 трав. 2015 р. № 389-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 28. С. 1509. С. 250.

2. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06 груд. 2017 р. № 954: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-п#Text> (дата звернення: 30.10.2023).

3. Оголошення про закриття повітряного простору України. Украерорух: веб-сайт. URL: <https://uksatse.ua/index.php?act=Part&CODE=247&id=772> (дата звернення: 30.10.2023).

**Базилевська Д.С.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
**Олещенко А.Є.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Державний університет «Житомирська політехніка»,  
м. Житомир, Україна  
Науковий керівник: Олещенко В.Ю., к.н.держ. упр.

## **ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Сфера цивільної авіації безпосередньо пов'язана із забезпеченням належної діяльності, відповідно до міжнародних стандартів, усіх її складових компонентів: правове регулювання, логістична організація, технічний стан, інформаційні технології, авіаційні інформаційні системи тощо. Найважливішою складовою цивільної авіації безумовно є інформаційна безпека. До важливості інформаційної безпеки як складової цивільної авіації, варто ще додати, що у сукупності 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. Підтримка, охорона та захист інформаційної безпеки у авіації є однією із найважливіших функцій держави, справою кожного, хто залучений до діяльності авіаційної галузі [4].

Відповідно до частини 1 статті 10 Повітряного кодексу України [1] безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки. Тобто, інформаційна безпека визначається не лише як додаткова сукупність заходів до забезпечення безпеки авіації, а є комплексним правовим явищем, призначенням якого є комплексний підхід у законодавчій реалізації питань безпеки авіації.

Але, попри розуміння важливості даної сфери у галузі авіації, в нормативних документах (Повітряний кодекс України, Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» відсутнє поняття «інформаційна безпека»). Це є значною прогалиною і першочерговим питанням до вирішення. Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації містить положення, пов'язаними з наданням, отриманням, забезпеченням різноманітною інформацією – технічною, аеронавігаційною,

метеорологічною, польотною, рекламною тощо, обміном цією інформацією між відповідними суб'єктами авіаційної діяльності як на національному так і на міжнародному рівні [2]. Тому, питання забезпечення інформаційної безпеки є ключовим елементом у реалізації Державної програми.

Також, окрім зазначеної вище проблеми існує ряд загроз, для подолання яких необхідним є вирішення питання щодо правової регламентації інформаційної безпеки. До таких загроз, на думку О.О. Золотар, належать: – крадіжки програмно-технічних засобів та (або) документації на них; – провокування підслуховування розмов осіб, які мають відношення до системи передавання даних та ліній зв'язку; – вилучення виробничих відходів (носіїв інформації, документів тощо); – копіювання змісту файлів з метою отримання даних, що раніше передавалися; – заміна документів, що регламентують трафік; – заміна або крадіжка носіїв інформації, які містять дані, що передаються, з метою спотворення, знищення або модифікації даних; – підключення підслуховуючої апаратури з метою одержання інформації про характер даних, трафік, технології передавання; – підключення нештатної апаратури до елементів системи передавання даних з метою одержання, спотворення, модифікації або знищення даних, а також з метою переадресації даних зловмиснику; – копіювання, спотворення або заміна сигналів автоматичного виклику систем передавання даних з метою визначення і переадресації даних, що передаються тощо [6].

В.С. Цимбалюк відносить до загроз інформаційної безпеки в цивільній авіації також порушення функціонування комп'ютерних інформаційних систем в авіації з хуліганських та інших мотивів, а також інформаційних ресурсів, які реалізуються із застосуванням мережі Інтернет [5]. Підняте питання набуває особливої актуальності у сучасному інформаційному світі.

На нашу думку, тлумаченням, що визначає найбільш суттєві межі поняття інформаційної безпеки є визначення О.А. Баранова. На думку науковця, який визначає інформаційну безпеку як «стан захищеності життєво важливих інтересів особистості, суспільства і держави, за якого зводиться до мінімуму заподіяння збитків через неповноту, несвоєчасність і недостовірність інформації, через негативний інформаційний вплив, негативні наслідки функціонування інформаційних технологій, а також через несанкціоноване поширення інформації» [3]. Виходячи із тлумачення надане О.А. Барановим, інформаційні технології мають широке застосування у галузі авіації.

Отже, із вищезазначеного варто зробити висновки про те, що одним із ключових питань у сфері цивільної авіації є питання інформаційної безпеки. Проте, на сьогоднішній день, попри важливість даного питання існує ряд прогалин і проблем, вирішення яких є першочерговим. Дослідження даного питання дає можливість зробити наступні висновки:

1. Щодо вирішення проблеми пов'язаної із прогалиною правового регулювання (правового визначення) інформаційної безпеки, варто виходити об'єктивної оцінки існуючих та ймовірних інформаційних загроз та можливих шляхів реагування на них.

2. Визначення механізмів та інструментів інформаційних технологій у забезпеченні інформаційної безпеки авіаційної галузі.

3. Удосконалення повноважень та оптимізація роботи відповідних державних органів та підприємств авіаційної галузі, які здійснюють діяльність щодо забезпечення інформаційної безпеки.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.

2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України № 1965 від 28 квіт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>

3. Баранов О.А. Інформаційна безпека і економічні перетворення. Поглиблення ринкових реформ та стратегія економічного розвитку України до 2010 року. Матеріали міжнар. конф. Київ: УкрІНТЕІ. 1999. Ч. 2. Т. 1

4. Голубев В.О., Гавловський В.Д., Цимбалюк В.С. Інформаційна безпека: проблеми боротьби зі злочинами у сфері використання комп'ютерних технологій: монографія / за заг. ред. Р.А. Калюжного. Запоріжжя: «Просвіта», 2001. 252 с.

5. Цимбалюк В.С. Забезпечення безпеки інформаційних систем у цивільній авіації. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2008. № 4. С. 4-8.

6. Zolotar O.O. Poperedzhennja pravoporushen' v informacijnij sferi dijaj'nosti sub'jektiv cyvil'noi' aviacii'. *Pravova informatyka*. 2009. № 1 (21). S. 80-84.

**Гельвельчук К.О.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

## **ПРАВО ВЛАСНОСТІ НА КОСМІЧНИЙ ПРОСТІР**

Право власності є центральним правом у системі прав власності, виходить за межі регулювання національного законодавства і гарантується на міжнародному рівні. Право власності є публічно-правовим та приватно-правовим інститутом. Уперше право власності було закріплено у Загальній декларації прав людини 1948 року [1]. Коли людство почало освоювати космічний простір, постала проблема регулювання його діяльності. Комітет ООН з використання космічного простору в мирних цілях (UNCOPUOS) запропонував кілька договорів, а саме: Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла [2], Угода про діяльність держав на Місяці та інших небесних тілах [3], Угода про рятування космонавтів, повернення космонавтів і повернення об'єктів, запущених у космічний простір [4], Конвенція про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами [5] та Конвенція про реєстрацію об'єктів, що запускаються в космічний простір [6] тощо.

Здійснення суверенного контролю у космічному просторі було першочерговим завданням розробників вказаних договорів та угод. Вони відкинули концепцію *res nullis*, яка розглядала космічний простір як територію, що не належить нікому, але доступна для завоювання. Така концепція дозволяла б державам безперечно вимагати права власності на небесні тіла, які вони досягли першими. Фахівці оголосили космічний простір *res communis*, де всі суб'єкти господарювання та країни мають спільний або відкритий доступ до ресурсів, що містяться в ньому, їм також заборонено пред'являти претензії на право власності [7]. Основними принципами, що регулюють ці договори та угоди, є недержавне привласнення космічного простору та *res communis*. Двома важливими договорами у зв'язку з правами власності на космічний простір є Договір про космічний простір і Договір про Місяць.

Договір про космічний простір (Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла) забезпечує базові рамки

міжнародного космічного права та включає принципи дослідження та використання космічного простору, що повинні здійснюватися на благо та в інтересах усіх країн і людства, а також простір повинен бути вільним для дослідження та використання усіма державами. Ці принципи породжують принцип спільної спадщини людства. Це принцип міжнародного права, який стверджує, що визначені територіальні райони й елементи загальної спадщини людства (культурної та природної) повинні зберігатися в довірі для майбутніх поколінь і бути захищеним від експлуатації окремими національними державами або корпораціями. Спільна спадщина людства має обмежений обсяг у космічному просторі через неоднозначність договорів, що регулюють його. Договір про космічний простір чітко забороняє будь-яке національне привласнення, ані шляхом проголошення суверенітету, ані шляхом використання або окупації, ані будь-якими способами [2]. Це означає, що уряди світу не можуть придбати жодної землі для власної вигоди у відкритому космосі. Але в договорі замовчується про приватну власність на небесні тіла. Згідно Договору про Місяць (Угода про діяльність держав на Місяці та інших небесних тілах), забороняється будь-яка приватизація Місяця та інших небесних тіл навіть окремою особою [3]. Також передбачається, що Місяць та його природні ресурси є спільною спадщиною людства. Незважаючи на те, що космічний простір не може бути привласнений націями, космічні об'єкти, запущені націями, вважаються власністю держав.

Основним продавцем ділянок на Місяці та інших небесних тілах виступає американська компанія «The Lunar Embassy», заснована 1980 року громадянином США Деннісом Хоупом та зареєстрована в штаті Невада (США). Йому вдалося зареєструвати свої права на Місяць та оголосити себе його власником, як і інших планет Сонячної системи, крім Землі та Сонця, отримавши при цьому в земельній службі Сан-Франциско свідоцтва про право власності на Місяць та 52 небесних тіла Сонячної системи. Відтоді шляхом укладання договорів купівлі-продажу його компанія здійснює продаж ділянок на Місяці та інших небесних тілах. Офіційні представництва американської компанії відкрито у 35 країнах: Великій Британії, Франції, Японії тощо. Однак, головним недоліком є відсутність постійного поселення на Місяці. Вимагати права власності на землю потрібно цивільним законодавством або за загальним правом. Цивільне законодавство вимагає від особи зайняти вільну землю та користуватися нею. Після цього уряд визнає право особи на це майно. Щодо загального права, то майнові права походять від держави, вся територія держави є її власністю. Тому космічний



простір призначений для експлуатації людством, тому жодна людина не може заявляти на нього власні права.

### *Література*

1. Загальна декларація прав людини від 10 груд. 1948 р. № 995\_015. URL: [https:// zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_015#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015#Text) (дата звернення: 02.11.2023).

2. Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла від 27 січ. 1967 р. № 995\_480. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_480#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_480#Text) (дата звернення: 03.11.2023).

3. Угода про діяльність держав на Місяці та інших небесних тілах від 18 груд. 1976 р. № 995\_482. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_482#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_482#Text) (дата звернення: 02.11.2023).

4. Угода про рятування космонавтів, повернення космонавтів і повернення об'єктів, запущених у космічний простір від 22 квіт. 1968 р. № 995\_483. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_483#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_483#Text) (дата звернення: 03.11.2023).

5. Конвенція про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами від 29 бер. 1972 р. № 995-126. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_126#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_126#Text) (дата звернення: 01.11.2023).

6. Конвенція про реєстрацію об'єктів, що запускаються у космічний простір від 14 січ. 1975 р. № 995\_253. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_253#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_253#Text) (дата звернення: 02.11.2023).

7. Лістнер М. Право власності та експлуатації космічного простору. *Регентський журнал міжнародного права*. 2003. Вип. 75. URL: <https://wenku.baidu.com/view/d5850ce881c758f5f61f6757.html>.

УДК 34:338.45(043.2)

**Герасименко О.Ю.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Варава І.П., доктор філософії

## **ПОВІТРЯНЕ ПРАВО: ПРОБЛЕМИ ПОСТАВКИ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ВІЙНИ 2022-2023**

Однією з найважливіших галузей промисловості, яка виробляє літальні апарати для забезпечення потреб населення, народного господарства і оборони держави в повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, є авіаційна промисловість. Сучасний стан авіаційної галузі досить складний. Чимало з підприємств галузі

з початком повномасштабного вторгнення росії в Україну зупинили виробництво і продаж літаків та мають кредиторську заборгованість.

Маємо суттєво зношені виробничі фонди підприємств, більшість із яких опинилась у тому критичному стані... Однак, втратити Україні таку стратегічну галузь, як авіаційна, ніяк не можна, оскільки це перспективна галузь, що визначає майбутнє держави [1, 2].

Проте, незважаючи на складну ситуацію, в державі продовжується реформування найважливіших галузей народного господарства. І в першу чергу це стосується оборонно-промислового комплексу, складовою якого є авіаційна галузь. Сьогодні реалізовується прийнята Державна цільова програма реформування та розвитку оборонно-промислового комплексу на період до 2013 року, яка вимагає формування відповідної нормативно-правової бази [2].

Від повномасштабного вторгнення росії в Україну ми стали залежними від постачання зброї від країн союзників. На жаль. На часі постачання літаків винищувачів на територію нашої держави, але це є питанням тривалого часу. США в особі Джо Байдена поки що відмовляють у наданні таких необхідних для захисту українського неба літаків «F-15» та «F-16». Не маємо позитивного реагування і з боку Німеччини в особі Олафа Шольца [3].

Україна наполегливо і послідовно продовжує просити у своїх міжнародних партнерів, держав-союзниць надати Києву одні з найкращих літаків Америки «F15» та «F16». У відповідь країни пропонують варіанти дешевших та більш доступних для купівлі літаків [3].

Опитані українськими журналістами експерти розповіли, які літаки могли б бути найкращими за нинішньої ситуації в Україні. В їх переліку американський військовий літак A-10 Warthog - повільніший за F16, але дуже потужний (ці літаки називають «вбивцями танків»), літак «Gripen» виробництва Швеції, значно дешевший та простіший від попереднього. Також одним з непоганих варіантів для України, на думку експертів, є «A-10 Warhog». Деякі більш новітні члени НАТО передали Українській державі МіГ-29.

Наразі повітряні сили ЗСУ одночасно застосовують у своїй роботі чотири типи бойових літаків. Серед них винищувачі Су-27 і МіГ-29, штурмовики Су-25, а також бомбардувальники Су-24 [3].

При цьому варто зазначити, що для навчання українських пілотів західними літаками теж потрібен тривалий час. Конгрес США літа 2022 року виділив близько 100 мільйонів доларів для тренувань на їхніх літаках.

Врешті, маємо визнати: наразі Україна не може виготовляти винищувачі самотужки, адже корпорація «Антонов» спеціалізується на транспортній авіації. Також для виготовлення винищувачів потрібен час, а при теперішній ситуації в країні він обмежений.

Якщо Україна отримає американські літаки, вони можуть стати вирішальними на полі бою, як в оборонних, так і в наступальних операціях, які Києву доведеться проводити для звільнення територій, вважає генерал-лейтенант ВПС США у відставці, а нині – декан Інституту Мітчела з аерокосмічних досліджень Дейвид Дептула.

«Немає сценарію, за яким потреба (в літаках - ред.) повністю зникне, навіть якщо Україна перемає цього року, - аналізує експерт». Західні партнери України вже переглядають свої рішення щодо постачання авіації. Повітряна сила сьогодні забезпечує на переваги над бронетехнікою, артилерією та піхотою у таких характеристиках як швидкість, дальність, гнучкість, перспектива, маневреність, мобільність і смертоносність. І хоча сухопутні сили, безумовно, необхідні, «комбіноване військо» не ефективно без авіації.

Отже, авіаційна галузь є особливо важливою складовою оборонно-промислового комплексу України та потребує негайного реформування. А поки йде війна, Україні залишається лише чекати та показувати свої досягнення з тією зброєю, що вона вже має. І хоч наша «Мрія» знищена, та ми побудуємо нову. Все буде – Україна!

### *Література*

1. Бойова авіація України: чим замінять застарілі радянські літаки?  
URL: [https://www.radiosvoboda.org/a/donbas-realiji-zsu-bojovi\\_litaky/30964947.html](https://www.radiosvoboda.org/a/donbas-realiji-zsu-bojovi_litaky/30964947.html).

2. Іваницька О.М. Сучасний стан авіаційної галузі та проблеми державного регулювання розвитку авіалізингу в Україні. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування*. 2013. № 1. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu\\_2013\\_1\\_8](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2013_1_8).

3. Міжнародні експерти: постачання винищувачів в Україну – це питання часу. URL: <https://www.holosameryky.com/amp/postachannya-litakiv-v-ukrainu/6937417.html>.

**Іванчук І.І.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

## **ПОВІТРЯНІ СИЛИ ЗБРОЙНИХ СИЛ УКРАЇНИ**

Повітряні Сили ЗСУ – це вид збройних сил у складі Збройних сил України, який має на озброєнні винищувальну, бомбардувальну і транспортну авіацію, а також зенітні ракетні війська і радіотехнічні війська.

Після проголошення 1991 року незалежності в Україні було зосереджено одне із найпотужніших у Європі авіаційних угруповань: понад 1000 літальних апаратів різних типів. На базі цього угруповання 17 березня 1992 року були створені Військово-Повітряні Сили України [1].

Повітряні Сили у цьому вигляді були створені 2004 року шляхом об'єднання Військово-повітряних сил та Військ протиповітряної оборони України. 2006 рік був оголошений роком Повітряних Сил. Підсумком цього року стало командно-штабне навчання «Чисте небо-2006», яке дало можливість перевірити правильність теоретичних положень та вибраних напрямів розвитку, висвітлити проблемні питання в організації підготовки, застосування і всебічного забезпечення Повітряних Сил Збройних Сил України та окреслити конкретні заходи для їх вирішення. Упродовж наступних років наймасштабнішими заходами підготовки Повітряних Сил Збройних Сил України були командно-штабні навчання «Артерія-2007», «Рішуча дія-2008», «Морський вузол-2008», операція «Козаки на кризі», «Північний сокіл» (2009-2014 рр.), «Взаємодія-2010», «Безпечне небо-2011», «Адекватне реагування 2011», «Перспектива-2012», «Осінній циклон-2013», «Коммон Челленж-2015», багатонаціональні навчання НАТО «Трайидент Джанкчер» 2015-2016 рр., «Весняний грім-2016», «Літня гроза-2016», «Південний вітер-2016», «Небесний щит-2016», «Рубіж-2016», «Блакитний тризуб-2017», «Непохитна стійкість-2017», «Маруновий берет-2018», «Шторм-2018», «Чисте небо-2018», «Козацька воля» (2018, 2019), «Трайидент Юпітер-2019», «Об'єднані зусилля-2020», «Сі Бриз», «Рапід Трайидент» (щороку) тощо [1].

У серпні-вересні 2013 року Повітряні Сили брали активну участь у міжнародних авіаційних показах, що проходили в Угорщині, Польщі, Словаччині, Чехії. У таких заходах українські військові

льотчики продемонстрували високу майстерність під час виконання динамічного показу на літаках Су-27.

На першому етапі війни Повітряні сили ЗС України використовувалися в обмежених масштабах. Основними завдання було швидке перекидання авіацією військ, їх логістичне забезпечення, фото та візуальна повітряна розвідка, демонстраційні дії. 24 лютого 2022 року Повітряні Сили вступили в бій о 4-й ранку. Першими цілями окупантів стали радіолокаційні підрозділи, зенітні ракетні війська, військові аеродроми, командні пункти. У перший же день повномасштабного вторгнення росії повітряний кордон України перетнула величезна кількість ворожої авіації. Українські пілоти на Су-27 у повітряних боях знищили два найсучасніші російські Су-30СМ. На надважливому напрямку поблизу Гостомеля бомбардувальники Су-24М, розвідники Су-24МР, штурмовики Су-25 регулярно завдавали потужних ракетно-бомбових ударів по російському десанту, що намагався утримати стратегічний плацдарм. Пілот літака МіГ-29, якого українці прозвали «Привидом Києва», виграв шість повітряних боїв у небі Києва протягом перших 30 годин вторгнення, здолавши 2 літаки Су-35, 1 – Су-27, 1 – МіГ-29, 2 – Су-25 [3].

Американські літаки-випилювачі F-16, на яких розпочали навчання наші льотчики, є справжньою легендою сучасної бойової авіації з багаторічною історією застосування у війнах [2].

У небі над Україною такі літаки можуть суттєво змінити баланс сил у повітрі та вплинути на перебіг війни. У 1970-х роках компанія General Dynamics створила одномоторний випилювач, який назвали «Бойовим соколом». Неофіційно екіпажі називають його «Гадюкою» через схожість на космічний випилювач з фільму «Зоряний крейсер Галактика». Це багатоцільовий літак, здатний виконувати завдання вдень та вночі незалежно від погоди, та найбільш масовий сучасний бойовий літак у світі.

Перші повітряні перемоги цього літака відбулися у складі армії Ізраїлю, який використовував їх у десятках авіаційних операцій.

Отримання Україною літаків F-16 відкриє для Повітряних Сил ЗСУ можливість отримати сучасний літак, під який можна створити єдину інфраструктуру, а не підлаштовуватися під різних машин, як це зараз є в самохідній артилерії чи бронетехніці української армії [2].

І сьогодні Повітряні Сили забезпечують виконання визначених завдань, а саме: щодо боротьби у взаємодії з іншими видами Збройних Сил України проти російських загарбників з повітря, прикриття важливих об'єктів держави, угруповань своїх військ від

ударів засобів повітряного нападу та ураження військ і об'єктів противника.

### *Література*

1. Повітряні Сили Збройних Сил України. URL: <https://www.mil.gov.ua/ministry/sklad-zbrojnih-sil-ukraini/povitryani-sili/>

2. Морфінов С. F-16: що це за літак і як він може допомогти ЗСУ. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/cz5km16zyyno>.

3. «Привид Києва»: пілот MiG-29 за 30 годин здобув 6 повітряних перемог над окупантом. URL: <https://www.5.ua/ukrayina/pryvud-kyieva-pilot-mih-29-za-30-hodyn-zdobuv-6-povitrianykh-peremoh-nad-okupantom-269346.html>.

УДК 341.229(043.2)

**Кабанець Є.М.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Олещенко В.Ю., к.н.держ. упр.

## **РОЗВИТОК КОСМІЧНОГО ПРАВА В УКРАЇНІ**

Появі нормативно-правових засад космічної діяльності в Україні передував саме розвиток науково-правової думки про неї. Найширшому дослідженню сприяє аналіз та дослідження космічної діяльності. Понад півстоліття тому людство почало проводити діяльність із дослідження космічного простору. На початку космічної ери були спроби розповсюдити дію норм повітряного права на космічну діяльність, оскільки відносини, що виникають внаслідок використання повітряного і космічного просторів, були дещо спорідненими. Проте регулювати космічні відносини за допомогою норм повітряного права, що вже сформувалися на той момент, було неможливо, оскільки вони мали суттєві відмінності від повітряних.

На нашу думку у розвитку космічного права можна виділити два основні етапи. Перший пов'язаний із початком «космічної ери»: можливістю практичного здійснення космічної діяльності та прийняттям відповідним міжнародних актів (Декларації принципів, Договору з космосу). Другий етап розпочався у 80–90 роки. Він пов'язаний з процесами комерціалізації космічної діяльності. За цих умов у держав виникла об'єктивна необхідність у врегулюванні космічної діяльності приватного сектору, визначенні їх прав і обов'язків, взаємовідносин із державою тощо. У зв'язку з цим у багатьох державах було прийнято відповідні закони.

Відповідно до вищезазначено, процес розвитку космічного права в контексті формування та розвитку законодавства, можна поділити на такі складові: доктринальний та звичаєвий. Перший – доктринальний, зумовлений науковою діяльністю, яка сформувала теоретичний стрижень принципів, поглядів, уявлень про майбутнє нормативно-правове регулювання нової галузі людської діяльності. Другий – звичаєвий, безпосередньо пов'язаний з геополітичним становищем держав середини ХХ століття, коли пріоритетним була гонка озброєнь міжконтинентальними балістичними ракетами [4].

Особливість космічного права обумовлюється специфікою сфери його дії. Відповідно до положень Договору про принципи діяльності держав з дослідження і використання космічного простору, включаючи Місяць і інші небесні тіла, існує заборона для країн щодо самостійного прийняття правових норм щодо космічного простору [1]. Місяць і інші небесні тіла є надбанням людства, заборонено будь-яке їх національне привласнення або приватне використання. Тобто, сфера космічного простору є питанням міжнародного формату і, відповідно, всі законодавчі акти у сфері космічного права – це акти міжнародного характеру. Космічний простір входить до сфери дії міжнародного космічного права, яке складається з низки принципів та міжнародно-правових норм щодо використання та дослідження суб'єктами міжнародного права і встановлює на цій території особливий правовий режим [5].

Нормативно-правова база на основі якої здійснюється космічна діяльність в Україні це міжнародноправові документи та внутрішньодержавні нормативно-правові акти. Перші (міжнародно-правові документи) можна поділити на багатосторонні і двосторонні міжнародні договори та договори України з міжнародними організаціями. Другі можна поділити на Закони України (почали діяти з 1996 року), Укази Президента України (перший був опублікований у 1992 році) та Постанови Кабінету Міністрів України [4].

Основним нормативно-правовим актом України щодо визначення діяльності нашої держави у космічному просторі є Закон України «Про космічну діяльність», який містить завдання країни стосовно використання космічного простору [2]: сприяння соціально-економічному та науковому прогресу держави, зростанню добробуту громадян; участь у розв'язанні загальних проблем людства; розвиток космічної науки і техніки, космічних послуг та технологій, які обумовлюють стабільний розвиток національної економіки; створення потужного експортного потенціалу космічної галузі; забезпечення доступу в космос, здійснення наукових

досліджень Землі та космічного простору; створення та підтримка космічними засобами сучасного інформаційного простору держави; забезпечення довгострокових інтересів держави у сфері національної безпеки та обороноздатності; сприяння вдосконаленню освіти; участь у контролі за виконанням угод, учасницею яких є Україна, що стосуються міжнародної безпеки.

Закон України «Про державну підтримку космічної діяльності» визначає засади державної підтримки космічної діяльності в Україні. В положеннях Закону зазначається, що кошти на фінансування космічної діяльності окремо виділяють у Державному бюджеті України. Метою державної підтримки, відповідно до ст. 3 Закону «Про державну підтримку космічної діяльності», є: збереження і подальший розвиток науково-технічного, технологічного та виробничого потенціалу космічної галузі як одного з факторів національної безпеки; підвищення експортного потенціалу космічної галузі та конкурентоспроможності розробок (виробів) вітчизняних суб'єктів космічної діяльності; створення економічних умов і надання гарантій для залучення інвестицій (у тому числі іноземних) у розвиток космічної галузі [3].

Деякі окремі напрямки розвитку в космічній галузі України названі в загальнодержавних програмах. Так, на сьогодні винесено Постанову Верховної Ради України «Про прийняття за основу проекту Закону України про затвердження Загальнодержавної цільової науково-технічної космічної програми на 2021-2025 роки». Також, Україна, в рамках Угоди про співпрацю з країнами ЄС, є учасником Рамкової програми ЄС з досліджень та інновацій, метою якої є сприяння обміну досвідом щодо політики у галузі космосу, промислової реструктуризації та комерціалізації космічних технологій; отриманню інформації стосовно космічних програм, створенню і реалізації спільних проектів.

Україна є активним учасником в освоєнні космічного простору. Проте, низка перешкод значно уповільнює можливий розвиток усіх сфер, в тому числі і правової діяльності. Зокрема, до таких перешкод маємо віднести: низький рівень державного фінансування космічної науки, нестабільна економічна та політична ситуація, пріоритет інших сфер суспільного життя над космічною сферою, низьке фінансування та іноземних інвестицій у сферу технічних розробок тощо. На нашу думку, саме усунення цих факторів надасть змогу до активнішого розвитку космічної галузі і, відповідно, розвитку космічного права в Україні.



### Література

1. Договір про принципи діяльності держав з дослідження і використання космічного простору, включаючи Місяць і інші небесні тіла: міжнародний документ від 27 січ. 1967 р. № 995\_480. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_480#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_480#Text).

2. Про космічну діяльність: Закон України від 01 січ. 2022 р. № 502/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/502/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

3. Про державну підтримку космічної діяльності: Закон України від 07 лют. 2019 р. № 1559-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1559-14#Text>.

4. Андрушко І.П., Бєглий О.В., Малишева Н.Р. та ін. Космічне право України: збірник національних і міжнародних правових актів. Київ: Юрінком Інтер, 2001.

5. Окладна М.Г., Корчевська А.Р. Проблема розвитку космічного права в Україні: історія і сучасність. *Право та інноваційне суспільство*: електрон. наук. вид. 2021. № 1 (16). URL: <http://apir.org.ua/wp-content/uploads/2021/06/Okladnaya-Korchevskaya16.pdf>.

УДК 34:629.78 (043.2)

**Калюжна М.О.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
**Боровець В.А.**, здобувач фахової передвищої освіти, Рівненський фаховий коледж інформаційних технологій, м. Рівне, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

### МІСЯЧНА ТРАСА КОНДРАТЮКА-ШАРГЕЯ

Юрій Кондратюк (Олександр Шаргей) – геніальний український інженер, автор теорії міжпланетних польотів, розробник космічного злітно-посадкового модуля астронавтів, який американські вчені використовували 1969 року під час експедиції на поверхню Місяця [1].

Космічний блокнот винахідника містить його докази та пояснення загальної теорії міжпланетних місій. Молодий вчений, не знаючи теорії космосу, дійшов висновку, що літак має бути реактивним. Кондратюк-Шаргей надав план освоєння міжпланетного простору, розробив концепцію ширяючих багатоступеневих ракет, накреслив конструкцію ракети-носія з аеродинамічним гальмуванням, створив скафандр, який використовується в космонавтиці, пояснив необхідність будівництва

проміжних міжпланетних баз. Ще 1919 року він запропонував найбільш рентабельний план польоту, який дозволив би американським астронавтам досягти Місяця протягом 10 років.

Кондратюк вивчав основні проблеми космонавтики, космічних польотів і конструювання міжпланетних кораблів. У працях «Тим, хто буде читати, щоб будувати 1919 року та «Завоювання міжпланетних просторів» 1929 року вивів основне рівняння польоту ракети, розглянув енергетично найвигідніші траєкторії космічних польотів, виклав теорію багатоступеневих ракет.

Він першим сформулював теорію багатоступеневих ракет, запропонував використовувати для ракетного палива деякі метали і неметали та їхні водневі сполуки. Розглянув проблеми створення проміжних міжпланетних баз, ідею використання гравітаційного поля небесних тіл для вирішення цих проблем. Його ідеї згодом було використано у практичній космонавтиці, зокрема, під час першої в історії висадки американських астронавтів на Місяць 1969 року [2].

Сам Шаргей був твердо переконаний, що більшість його задумів могла бути реалізована уже на початку 1930-х років. Більше того, він тримав свій рукопис у суворій таємниці, оскільки хотів запобігти небажаним наслідкам виходу людини у космос [3].

Спрямованість і практичне значення праць Юрія Кондратюка відмічають сучасні вчені, які безпосередньо займаються космічною технікою та відзначають надзвичайну оригінальність його мислення, нестандартні і дуже продумані в інженерному плані рішення.

Схема, за якою здійснювались американські місячні експедиції, згадується в науковому блокноті Кондратюка, записи якого датовані ще 1917 роком. Польоти за програмою «Аполлон» здійснювались до 1972 року.

Керівники американської програми «Аполлон» погодились щодо варіанту запуску пілотованих польотів, ідею до яких було взято з книги Юрія Кондратюка «Завоювання міжпланетних просторів». Одна з цих невеликих за обсягом книжечок потрапила до бібліотеки конгресу США.

Винахідник запропонував відправити на Місяць екіпаж з трьох осіб: двоє в спеціальному посадочному модулі повинні досягати місячної поверхні (двомісна ракета), а третій орбітальний модуль (база) – залишається в кораблі на навколomisячній орбіті. Така схема помітно знизить енергетичні і фінансові витрати на експедицію. На цю схему, що була розроблена українським генієм ще 1929 року, і взяли курс американські конструктори програми «Аполлон».

Іменем вченого названо астероїд 3084 Кондратюк, а також трасу, по якій перша людина висадилася на Місяць. Американські астронавти назвали один із кратерів на зворотному боці Місяця на честь видатного українця. 2001 року ім'ям Кондратюка названо музей авіації та космонавтики в Полтаві.

Кондратюк-Шаргей був вірним сином України. У всіх п'яти анкетах, заповнених від імені Юрія Кондратюка, він писав про себе: «національність – українець, рідна мова – українська».

#### *Література*

1. Даценко А.В., Прищепа Й.В. Юрій Васильович Кондратюк. 1897-1942. Полтава: ПолтНТУ, 2017. 172 с.
2. Мараєв В. Юрій Кондратюк – геніальний винахідник і теоретик космосу. URL:<https://uain.press/blogs/yurij-kondratyuk-genialnyj-vynahidnyk-i-teoretyk-kosmosu-204222> (дата звернення 25.10.2023).
3. Смирнов В. Піонер теоретичної космонавтики Юрій Кондратюк (Олександр Шаргей). Полтава, 2013. Ч. 1-2. 109 с.

УДК 34:351.814.3 (477) (043.2)

**Кравець В.О.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня,  
**Бухер М.О.**, провідний фахівець,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

## **МІЖНАРОДНА ДІЯЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЙНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ**

Державна авіаційна служба України – це центральний орган виконавчої влади, створений у грудні 2010 року шляхом реорганізації Міністерства транспорту та зв'язку України. Вона є уповноваженим органом з питань цивільної авіації, реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації за напрямками: здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки; створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення; організація використання повітряного простору України; представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації.

З 1992 року здійснюється робота щодо повноцінного входження України у міжнародну авіатранспортну спільноту з метою виходу вітчизняних авіаперевізників на міжнародні авіаційні ринки. Для цього було забезпечено набуття членства у таких міжнародних організаціях: Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) 1992 року; Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА) 1999 року; Європейська організація з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ) 2004 року [1].

Наразі Україна має широкі зобов'язання, а саме 39 міжнародних договорів та угод у рамках міжнародного повітряного права (28 угод під егідою ІКАО; 1 – ЄКЦА; 7 – ЄВРОКОНТРОЛЬ); 70 двосторонніх міжурядових угод про повітряне сполучення з Австрією, Бельгією, Болгарією, Бразилією, Великою Британією, В'єтнамом, Грецією, Данією, Естонією, Єгиптом, Ізраїлем, Індією, Іспанією, Італією, Канадою, Китаєм, Латвією, Литвою, Нідерландами, Німеччиною, США, Туреччиною, Фінляндією, Францією тощо; Угода між Україною та Європейським Союзом про певні аспекти повітряного сполучення; Додаток у сфері авіаційного транспорту до ГАТТ/СОТ в рамках розвитку співробітництва у межах Європейського регіону та країн Чорноморсько-Кавказького регіону [1].

12 жовтня 2021 року Україна та ЄС підписали Угоду про Спільний авіаційний простір. Верховна Рада України ухвалила Закон про ратифікацію цієї угоди. Метою угоди є створення спільного авіаційного простору, який базується на таких правилах: безпека польотів, авіаційна безпека, організація повітряного руху, захист навколишнього середовища, захист прав споживачів, системи комп'ютерного бронювання, соціальні аспекти [2].

Угодою передбачено, що європейські та вітчизняні авіакомпанії зможуть виконувати безперешкодно необмежену кількість прямих рейсів між будь-якими пунктами ЄС і України. А також вона її підписання позитивно вплине на зниження цін на квитки та підвищення якості обслуговування пасажирів. Авіакомпанії України отримають право користування необмеженими комерційними правами під час перевезень між будь-яким пунктом у ЄС, проміжними пунктами на території партнерів.

На початку вересня набула чинності Спеціальна Угода між Державною авіаційною службою України та Європейською організацією з безпеки аеронавігації щодо надання ЄВРОКОНТРОЛЕМ підтримки у відновленні можливостей України у галузі авіації, яка була підписана 27 липня 2023 року.

Зазначена угода передбачає на першому етапі надання ЄВРОКОНТРОЛЕМ підтримки Україні щодо впровадження єдиних

європейських правил польотів (SERA), а також технічних і нормативних аспектів переходу від обслуговування аеронавігаційною інформацією до управління аеронавігаційною інформацією з належним урахуванням еволюції до загальносистемного управління інформацією (SWIM).

Угода передбачає також проходження курсів у сфері аеронавігації для працівників Державної авіаційної служби України на базі навчального центру ЄВРОКОНТРОЛЮ [3].

Державна авіаційна служба України продовжує активно виконувати свої функції та реалізувати державну політику і стратегію розвитку вітчизняної авіації навіть в умовах воєнного часу.

#### *Література*

1. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/> (дата звернення 07.11.2023).

2. Україна та ЄС підписали Угоду про Спільний авіаційний простір. URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/news/ukrayina-ta-yes-pidpisali-ugodu-pro-spilnij-aviacijnij-prostir>. (дата звернення 06.11.2023).

3. Спеціальна Угода між Державною авіаційною службою України та Європейською організацією з безпеки аеронавігації щодо надання ЄВРОКОНТРОЛЕМ підтримки у відновленні можливостей України у галузі авіації. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/944\\_001-23#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/944_001-23#Text) (дата звернення 07.11.2023).

УДК 347.447.52(043.2)

**Кривопишина О.О.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Олещенко В.Ю., к.н. держ. упр.

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ**

Перевезення повітряним транспортом є одним із найпопулярніших видів транспортування у світі. Однак, вони є специфічною сферою обслуговування, обумовленою саме особливістю виду транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення, специфікою нормативно-правових актів регулювання зазначеної сфери та обсягом прав і обов'язків суб'єктів відносин, що виникають у сфері перевезень повітряним транспортом. Попри всі важливі питання у цій сфері, особливе місце посідає саме питання

відповідальності перевізника, оскільки, предметом правових відносин може виступати як життя та здоров'я пасажирів, так і збереження багажу, вантажу або пошти, яке перевозиться повітряним судном. У зв'язку з цим питання відповідальності перевізника за перевезення повітряним транспортом є важливим для пасажирів і вантажовідправників.

Предметом транспортних правовідносин є діяльність, пов'язана із наданням послуг. Цивільний кодекс України визначає загальні положення правового регулювання договору, на підставі якого здійснюються повітряні перевезення. Цілями такого договору є належне виконання сторонами зобов'язань, що виникають між ними при укладанні такого договору. Досягнення зазначених цілей за договором є підставою до припинення зобов'язань сторін. Підставою притягнення до відповідальності є порушення умов цивільно-правового договору. Тому, за порушення договору повітряного перевезення застосовується цивільно-правова відповідальність.

Відповідальність перевізника за перевезення вантажу повітряним транспортом регулюється Цивільним кодексом України (главою 51 «Правові наслідки порушення зобов'язання. Відповідальність за порушення зобов'язання» та главою 64 «Перевезення»), Господарським кодексом України (главою 32 «Правове регулювання перевезення вантажів»), транспортними статутами, Повітряним кодексом України, національним законодавством (Закон України «Про транспорт»), міжнародними договорами.

За порушення договору перевезення вантажу повітряним транспортом перевізник може бути притягнутий до матеріальної, адміністративної та кримінальної відповідальності.

Розмір відповідальності перевізника за перевезення повітряним транспортом визначається на основі міжнародних договорів, якими Україна є стороною, та законодавства України.

За міжнародним правом, перевізник обмежений у розмірі відповідальності за затримку перевезення, втрату або пошкодження багажу. Відповідно до Монреальської конвенції 1999 року, відповідальність перевізника за втрату або пошкодження багажу становить 17 спеціальних прав запозичення (СПЗ) за кілограм багажу [2].

Авіаперевізник обмежений у розмірі відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки перевезення пасажирів. Відповідно до Авіаційних правил (пункт 1 глави 5 розділу XXVI), відповідальність

авіаперевізника за затримку перевезення пасажирів обмежується сумою 5346 СПЗ щодо кожного пасажира [1].

Відповідальність перевізника за перевезення повітряним транспортом визначається на підставі доказів, наданих пасажиром або вантажовідправником [4]. Пасажир або вантажовідправник повинен повідомити перевізника про порушення умов договору перевезення протягом семи днів з дня закінчення перевезення.

У разі затримки рейсу пасажир має право на відшкодування витрат, які він поніс у зв'язку з цим, наприклад, на харчування, проживання та транспорт.

У разі втрати або пошкодження багажу пасажир має право на відшкодування вартості багажу, а також на відшкодування витрат, які він поніс у зв'язку з цим, наприклад, на покупку нового одягу або інших предметів.

У разі загибелі або травмування пасажира його спадкоємці мають право на відшкодування моральної та матеріальної шкоди, завданої їм внаслідок цієї події.

За загальним правилом, перевізник відповідає за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до моменту видачі його вантажоодержувачу (ст. 924 Цивільного кодексу України) [3]. Він повинен відшкодувати збитки, завдані багажу, якщо не зможе довести, що втрата, нестача, псування або пошкодження багажу сталися внаслідок обставин, які не залежали від нього.

За порушення строку доставлення вантажу перевізник зобов'язаний відшкодувати відправнику збитки, завдані порушенням строку перевезення, якщо інші форми відповідальності не встановлені договором або транспортним кодексом (ст. 923 Цивільного кодексу України) [3].

За вчинення злочинів, пов'язаних з перевезенням вантажу повітряним транспортом, перевізник може бути притягнутий до кримінальної відповідальності за ст. 276, ст. 277, ст. 278, ст. 279, ст. 280, ст. 281, ст. 282, ст. 283 Кримінального кодексу України. Санкції за вчинення злочинів, пов'язаних з перевезенням вантажу повітряним транспортом, можуть містити в собі покарання у вигляді штрафу, обмеження волі або позбавлення волі [5].

Розвиток відносин у сфері повітряних перевезень свідчить про необхідність визначення відповідності нормативної бази щодо сучасних вимог та потреб споживачів таких послуг. За результатами проведеного дослідження, встановлено, що перевізник зобов'язаний відшкодувати збитки, завдані відправнику або вантажоодержувачу в результаті порушення своїх зобов'язань, встановлених договором перевезення. Проте, аналіз даної

тематики порушує питання, які мають стати предметом подальших наукових досліджень, а саме: систематизація законодавства щодо регулювання повітряних перевезень, правовий нігілізм сторін (зокрема, пасажирів щодо своїх прав та обов'язків), більш детальна регламентація законодавства щодо відповідальності перевізника за шкоду під час повітряного перевезення.

#### *Література*

1. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Держ. авіац. служби України від 26 лист. 2018 р. № 1239: станом на 19 лист. 2021 р.

2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (укр/рос): Конвенція Міжнар. орг. цивільн. авіації від 28 трав. 1999 р.: станом на 17 груд. 2008 р.

3. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

4. Соловійов Б.О. Цивільно-правова відповідальність авіаперевізника: окремі аспекти. Часопис Київського університету права. 2020. № 4. С. 291–296. URL: [file:///C:/Users/Admin/Downloads/581-%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-1116-1-10-20211106%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Admin/Downloads/581-%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-1116-1-10-20211106%20(1).pdf).

5. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III: станом на 5 жовт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>. (дата звернення 07.11.2023).

УДК 34:378 (043.2)

**Кудлай Р.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Череватюк В.Б., к.і.н., доцент

### **ЗАКОРДОННІ ТА УКРАЇНСЬКІ АВІАЦІЙНІ ЗАКЛАДИ ВИЩОЇ ОСВІТИ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АСПЕКТ**

Сьогодні вища освіта є важливим фактором, що забезпечує розвиток економічного ладу в Україні та в країнах світу. Саме освіта значною мірою обумовлює завтрашній день планети та світового співтовариства, у якому зростає розуміння ролі освіти як інструмента стійкого розвитку та забезпечення добробуту людей. Досліджуючи питання вищої освіти, слід зупинити свою увагу на вищій освіті в сфері авіації та на функціонуванні закладів, що її забезпечують [1, с. 18].



Якщо мова йде про розвиток кар'єри в авіації, студенти часто самі обмежують себе, адже навчання на пілотів цивільної авіації – це не єдиний варіант для кар'єри в авіації за кордоном. Досить актуальними є професії менеджера в сфері авіаційного бізнесу, авіаційний технік та інженер та фахівці з управління повітряним рухом [2, с. 91].

Аналізуючи авіаційну вищу освіту в Україні, слід зауважити, що досить гостро постає питання підбору кадрів та їхній суттєвий дефіцит на ринку праці та проблематика підготовки кваліфікованих працівників. Також одним з ключових питань, які виникають сьогодні, це процес адаптації осіб, які отримали вищу освіту, до практичних аспектів роботи.

Відповідно до Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо забезпечення виконання кримінальних покарань та реалізації прав засуджених» № 1492-IX від 07.09.2016 особлива увага акцентувалася на підтримку відновлення авіавиробництва в Україні. Проте станом на сьогодні, слід відмітити що наявне гостре протиріччя між теоретичним та практичним аспектами функціонування, тобто українська вища освіта майже не прив'язана до реального запиту від роботодавців [3].

Єдиним рішенням залишається реформування системи освіти в співпраці з ЗВО й адаптація підготовки фахівців до запитів ринку. Для цього практики, які представляють роботодавців, мають стати частиною освітнього процесу, а сам він враховувати міжнародні стандарти галузі. В цьому плані позицію Національного авіаційного університету, який намагається актуалізувати свою програму та залучати майбутніх роботодавців з державного та приватного секторів, можна цілком підтримати. Наші фахівці консультують факультети авіаційного профілю в питаннях запуску нових спеціальностей, а також щодо наповнення навчальних програм; читають лекції й беруть участь в наукових конференціях.

Наразі підготовкою кадрів для неба в Україні займаються три заклади вищої освіти: Національний аерокосмічний університет ім. М.Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», де фокус традиційно на конструкторських спеціальностях; Національний авіаційний університет, що сфокусований на фахівцях з експлуатації повітряних суден; Льотна академія Національного авіаційного університету в Кропивницькому. При цьому всі три ЗВО ще й досі наслідують радянські стандарти освіти. Не вистачає базового розуміння роботи авіакомпаній, їхнього місця в загальному ланцюжку взаємодії з партнерами. Немає системності – студенти,

що навчаються на технічних спеціальностях, мало розуміють, як їхня робота пов'язана з іншими підрозділами [4].

Аналізуючи вищу освіту за кордоном, то лідером серед країн, які забезпечують належне надання освітянських послуг в сфері авіації є Канада. Канадські програми навчання дуже багато уваги приділяють практиці і партнерським відносинам з представниками індустрії. Вони регулярно запрошують фахівців з лекціями і практичними заняттями, на базі коледжів працюють власні тренувальні центри майбутніх пілотів, а стажування студенти проходять у відомих канадських компаніях. Найпопулярнішими закладами авіаційної вищої освіти є Centennial College і Seneca College. Ці заклади освіти спеціалізуються саме на практичному аспекті надання знань, при цьому після отримання вищої освіти здійснюють працевлаштування своїх випускників в профільні авіакомпанії Канади [5].

Щодо європейського досвіду авіаційної освіти, то одним з лідерів є Чехія. Flying Academy в Брно та Czech Aviation Training Centre в Празі встигли себе зарекомендувати як одні з найсильніших закладів з підготовки фахівців авіації в Центральній Європі. Czech Aviation Training Centre – це неформальний заклад вищої освіти, оскільки спеціалізується на курсах підготовки пілотів та бортпроводників без досвіду роботи (курс «пілот з нуля»), курси з підготовки перевезення небезпечних вантажів тощо [6].

Таким чином, підводячи підсумки даного дослідження, слід сказати, що українська вища освіта в сфері авіації базується більше на теоретичному аспекті викладання в закладах освіти, ніж в установах за кордоном. Отже, інтегрування української освіти має базуватися на практичному аспекті отримання знань з урахуванням необхідних знань для майбутнього працевлаштування.

### *Література*

1. Денисенко М.П., Бреус С.В. Вища освіта в Україні: проблеми та перспективи. *Економічна теорія*: Вчені записки Університету «КРОК». 2013. Випуск 33. С. 17-24.

2. Шевченко О.Р., Бугайко Д.О., Попковський Т. Перспективи розвитку міжнародної авіаційної освіти на прикладі Національного авіаційного університету. Світові виміри освітніх тенденцій: збірник наук. праць / за заг. ред. Г.В. Межжеріної, О.Ю. Корчук. Навчально-науковий інститут міжнародного співробітництва та освіти. Національний авіаційний університет. Київ, 2022. С. 90-94.

3. Про внесення зміни до розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України щодо продовження надання українським авіакомпаніям перехідного періоду для використання літаків

вітчизняного виробництва: Закон України від 01 чер. 2021 р. № 1492-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1492-ix#Text> (дата звернення: 30.10.2023).

4. Проблеми авіаційної освіти: як студентам підвищити шанси на успіх у професії. *Українська правда*: веб-сайт. URL: <https://life.pravda.com.ua/columns/2021/09/24/245984/> (дата звернення: 30.10.2023).

5. Вивчаємо авіацію за кордоном. *Мудра освіта за кордоном*: веб-сайт. URL: <https://mudra.ua/ua/articles/vivchamo-avacyu-za-kordonom/> (дата звернення: 30.10.2023).

6. Czech Aviation Training Centre. *Електронний ресурс*: веб-сайт. URL: <https://www.catc.cz/> (дата звернення: 30.10.2023).

УДК 347.82(043.2)

**Кулик А.І.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Череватюк В.Б., к.і.н., доцент

## **ПРІОРИТЕТНІ НАУКОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ В СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА В УКРАЇНІ ТА СВІТІ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АСПЕКТ**

До початку повномасштабного вторгнення, Україна, завдяки сприятливому географічному положенню, мала потужний потенціал для підвищення темпів розвитку цивільної авіації. Сьогодні науковців в усьому світі хвилює питання організації інформаційної безпеки у сфері цивільної авіації. Протягом останніх років ми мали можливість спостерігати процеси масової комп'ютеризації механізмів управління повітряним рухом. Саме тому й існує проблема забезпечення надійного захисту цієї інформації від різноманітних посягань: знищення, спотворення, незаконного привласнення тощо.

Слід зазначити, що у Повітряному кодексі України [1] відсутнє поняття «інформаційна безпека». Натомість, у ч. 1 ст. 10 ЗУ «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» лише вказано, що: «Безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки» [2]. Загалом, поняття безпеки інформації науковці розуміють як такий стан її захищеності, який дає змогу забезпечити відсутність недопустимого ризику нанесення шкоди від несанкціонованого її розголошення, витоку, модифікації або знищення. Крім того, дослідники виділяють три основні підходи до

аналізу даної проблеми. Перший – соціальний підхід. Його сутність полягає в тому, що в умовах науково-технічної революції зростає небезпека помилок людей в їх безпосередній діяльності, тобто активну роль відіграє «людський фактор». Другий підхід характеризується потенціалом організаційних можливостей у рамках тієї або іншої системи господарювання. Значний спад активності в громадській і виробничих сферах життя нашого суспільства не міг не позначитися на уповільненні темпу зростання рівня безпеки польотів. Третій підхід складає науковий зміст проблеми забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіації. Це наукове обґрунтування створення ефективних засобів захисту людей від небезпеки при здійсненні польотів.

Для забезпечення інформаційної безпеки необхідно удосконалювати методи управління у цій сфері. Насамперед слід приділити увагу процедурам ліцензування та сертифікації. Так, сьогодні здійснюється ліквідація монополії держави на інформаційні ресурси. Це створює ризики для появи в галузі інформаційної безпеки некомпетентних компаній та спеціалістів, а також різноманітних технічних засобів, які не відповідають стандартам якості.

Слід зазначити і про наявність дестабілізуючих факторів, що зумовлені правопорушеннями в інформаційній сфері, і які наносять значної шкоди інформаційній безпеці. Зокрема, дослідники виділяють такі чинники: крадіжки програмно-технічних засобів та (або) документації на них, вилучення виробничих відходів (носіїв інформації, документів тощо), копіювання змісту файлів з метою отримання даних, що раніше передавалися, заміна документів, що регламентують трафік, заміна або крадіжка носіїв інформації, які містять дані, що передаються, з метою спотворення, знищення або модифікації даних, підключення підслуховуючої апаратури з метою одержання інформації про характер даних, трафік, технології передавання тощо [3, с. 29].

Проблема забезпечення захисту інформаційної безпеки у сфері цивільної авіації існує не лише в Україні, вона має міжнародний характер і розглядається разом з іншими проблемами становлення інформаційного суспільства у світі. Прийняття Резолюції 54/49 ООН «Досягнення у сфері інформатизації і телекомунікації в контексті міжнародної безпеки» від 1 грудня 1999 року свідчить про визнання проблеми забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіації глобальною [4].

Щодо того, які заходи для подолання труднощів у цій сфері здійснюють інші країни, то можемо розглянути дане питання на прикладах Греції, Туреччини, Болгарії.

Отож, у Греції управління цивільної авіації реалізується в межах Міністерства інфраструктури, транспорту та комунікацій. Його основним завданням є організація, розвиток і контроль транспортної інфраструктури країни, а також подання до Міністерства пропозицій, щодо формулювання загальної політики у сфері повітряних перевезень. Щодо нормативних актів у цій сфері, то до них належать: «Керівництво по технічній безпеці», «Національна програма безпеки цивільної авіації», що включає «Правила безпеки національної цивільної авіації». Останній призначений для встановлення стандартів безпеки, включно з інформаційною. Такі стандарти стосуються загальних заходів безпеки і процедур щодо запобігання незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації.

У Туреччині повітряні перевезення в здійснюються відповідно до Закону «Про турецьку цивільну авіацію», а також відповідно до адміністративно-технічних правил та інструкцій, та міжнародного законодавства. Після набирання чинності Закону «Щодо організації та завдань Генерального управління цивільної авіації», було реорганізовано Генеральне управління цивільної авіації, щоб встановити безпеку повітряних перевезень на оптимальному рівні в відповідно до міжнародних правил і стандартів.

Правове регулювання цивільної авіації в Болгарії ґрунтується на загальних принципах міжнародного права у сфері цивільної авіації, дія яких також поширюються і на національне право. Такими принципами є: повний і винятковий суверенітет держави в його повітряному просторі, свобода польотів повітряних судів всіх держав в міжнародному повітряному просторі, забезпечення надійності і безпеки цивільної авіації. Державне регулювання цивільної авіації в цій країні включає розвиток і технічне покращення інфраструктури цивільної авіації, запобігання та нейтралізацію реальних та можливих загроз національним інтересам у сфері цивільної авіації, захист інформації, яка стосується використання повітряного простору, реструктуризацію і підтримку необхідного адміністративного ресурсу та персоналу, забезпечення мобілізаційної готовності цивільної авіації [5, с. 157].

Отже, проблема інформаційної безпеки у сфері цивільної авіації є транснаціональною, тобто стосується всієї міжнародної спільноти. Нашій державі, незважаючи на тимчасове припинення перельотів цивільних авіаційних суден, слід готуватися до відновлення перевезень у повітряному просторі. Велику кількість уваги слід

приділити узгодженню національних нормативно-правових актів з міжнародними стандартами, що сприятиме посиленню захисту національних інформаційних ресурсів від протиправних посягань, а також впровадженню новітніх технологій щодо інформаційної безпеки. Проаналізувавши наукові джерела, можемо зробити висновок, що до основних заходів державного регулювання інформаційної безпеки цивільної авіації належать: розробка довгострокових і короткострокових програм розвитку у сфері повітряного транспорту, що включає фінансування технічного розвитку та наукових досліджень у цій сфері.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 31.10.2023).
2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 р. № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text> (дата звернення: 31.10.2023).
3. Поліщук І.В. Особливості правового регулювання інформаційної безпеки в цивільній авіації України. *Юридичний вісник*. 2020. № 2 (55). С. 27-32.
4. UNSC Res 54/49 (1999) Developments in the field of information and telecommunications in the context of international security. UN Doc A/RES/54/49. 23.12.1999: веб-сайт. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N99/777/13/PDF/N9977713.pdf?OpenElement> (дата звернення: 31.10.2023).
5. Нашинець-Наумова А.Ю. Правове регулювання інформаційної безпеки в цивільній авіації: міжнародно-правовий аспект. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2013. № 3 (19). С. 155-160.

УДК 347.82"56" (043.2)

**Літвінов Н.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Рябченко В.В., асистент

### **РОЗВИТОК І ДЖЕРЕЛА ПОВІТРЯНОГО ПРАВА**

Витоки повітряного права можна простежити на початку 20 століття, головним чином зумовленими необхідністю регулювання польотів на повітряних кулях і появою перших літаків. Варто відзначити, що Паризька конвенція 1919 року заклала

основне підґрунтя для міжнародного співробітництва в галузі авіації [4].

Розвиток повітряного права тісно пов'язаний зі зростанням авіаційної промисловості. У міру розвитку авіаційних технологій для забезпечення безпеки та порядку в повітряному просторі були потрібні правові рамки. Чиказька конвенція 1944 року стала важливим етапом у заснуванні Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та основних принципів міжнародного повітряного права, гармонізуючи авіаційні правила між державами [2, с. 274].

Повітряне право охоплює різні джерела, включаючи міжнародні договори, національні закони та правила, а також практику. Ці джерела є динамічними, адаптуються до мінливого ландшафту авіації, від управління повітряним простором до стандартів безпеки та екологічних міркувань [1].

Основні джерела повітряного права включають двосторонні та багатосторонні угоди. Такі угоди як про відкрите небо, сприяють лібералізації міжнародних повітряних сполучень. Національне законодавство доповнює міжнародні угоди, регулюючи діяльність внутрішньої авіації, забезпечуючи дотримання міжнародних норм і вирішуючи конкретні проблеми у сфері авіації [1].

Повітряне право також охоплює нову галузь космічного права, оскільки використання космічного простору стає невід'ємною частиною авіації та телекомунікацій. На цю динамічну природу повітряного права впливають технологічні інновації: дрони, надзвукові літаки та космічний туризм. Ці зміни кидають виклик традиційним правовим рамкам, вимагаючи постійної адаптації та співпраці між державами [3].

Крім того, повітряне право є невід'ємною частиною забезпечення безпеки, охорони та екологічної стійкості в авіаційній галузі. Правила, що стосуються авіаційної безпеки, організації повітряного руху та контролю викидів, відіграють вагомую роль. Залучення приватних компаній до дослідження космосу та подорожей ще більше ускладнює правовий ландшафт, вимагаючи надійної правової бази, яка стосується комерційних інтересів, відповідальності та управління ресурсами космічного простору [5].

Екологічне законодавство має своєю метою створення і збереження правопорядку у сфері екологічних відносин, як гарантії реалізації конституційного права кожної людини на сприятливе життя і здоров'я довілля. Для досягнення такої мети екологічним законодавством висувуються конкретизовані цілі і ставиться ряд спеціальних завдань, які формулюються, як правило на рівні конкретних законодавчих актів [5, с. 1].

Таким чином, розвиток і походження повітряного права зазнали глибоких змін, віддзеркалюючи еволюцію авіації від її скромних початків до динамічного сьогодення. Складна законодавча база, яка регулює небо, адаптувалася та розширювалася у відповідь на швидкий розвиток авіаційних технологій та інтригуючий розвиток у дослідженні космосу. Ця еволюція означає незмінну актуальність повітряного права для підтримки безпеки та стабільності, слугуючи наріжним каменем для аеронавігаційної діяльності та космічних зусиль. Очевидно, що в міру того, як ми рухаємося вперед, повітряне право збереже свою ключову роль у сприянні співіснування літаків і космічних суден, одночасно забезпечуючи безпеку пасажирів, захист навколишнього середовища та гармонійне дослідження неба та за його межами.

### *Література*

1. Козловський А.А., Боярська З.І. Розвиток концепції повітряного права України: історія та сучасність. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2009. № 3 (12). С. 1-5.

2. Яківчук Ж.В. Чемирис М.С. Договори здійснення міжнародного повітряного сполучення як різновид джерел міжнародного повітряного права. Матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. до Дня науки «Молодіжний науковий юридичний форум»: зб. наук. пр. Київ: НАУ, 2019. С. 273-275.

3. Москаленко С.І. Повітряне право: методичні вказівки до практичних занять. *Наукові праці Льотної академії Національного авіаційного університету. Серія: Навчально-методичні матеріали: зб. наук. пр. Кропивницький: ЛА НАУ, 2021. С. 15-20.*

4. Вовк О.М. Інвестиційне забезпечення стратегічного розвитку потенціалу авіатранспортних підприємств. Стійкий розвиток підприємств у міжнародному економічному просторі: монографія / за ред. О.В. Ареф'євої. Київ: ФОП Маслаков, 2018. 364 с. С. 114-125.

5. Костицький В.В. Питання поняття та предмета повітряного права. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2008. № 1 (6). С. 1-6.



**Лукавий І.А.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

## **УЧАСТЬ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНИХ КОСМІЧНИХ ПРОГРАМАХ І ПРОЄКТАХ**

Запущений 1958 року перший штучний супутник Землі поклав початок ери освоєння космічного простору. З космосом наразі пов'язане вирішення глобальних і національних проблем супутникових телекомунікаційних і інформаційних систем, дистанційного зондування Землі, клімату, екології і природокористування, охорони здоров'я, космічного туризму тощо. Космічними державам виконано близько 280 запусків пілотованих космічних апаратів з екіпажами на боргу. З 2000 року успішно працює орбітальна Міжнародна космічна станція, на якій виконують космічні дослідження міжнародні екіпажі.

Україна є однією з провідних космічних держав світу. За роки незалежності українськими ракетноносіями було здійснено понад 100 космічних запусків, виведено на орбіту понад 200 космічних апаратів [1].

На сучасному етапі важливо об'єднати зусилля усіх держав, зацікавлених у реалізації проєктів з дослідження і використання космічного простору.

У перших вітчизняних програмах було сформульовано принцип пріоритетності космічних спостережень Землі. Знаковими досягненнями стали проєкти «Морський старт», «Дніпро», «Циклон-4». Участь у європейських проєктах «Вега» і «Антарес» створили імідж космічної держави [3].

Міжнародні космічні проєкти є важливою складовою розвитку космічних досліджень навколоземного простору. Такі проєкти об'єднують науковців та фахівців з усього світу з метою досягнення спільних цілей у сфері космосу. Для їх реалізації необхідні значні витрати, інноваційні технології та координація зусиль, але вони дозволяють досягти значних наукових досягнень і розвивати космічну технологію.

Однією з найважливіших міжнародних космічних проєктів є Міжнародна космічна станція (МКС), яка створена спільними зусиллями росії, США, Європейського космічного агентства (ЄКА), Японії та Канади. Ця станція об'єднує космонавтів і астронавтів з

різних країн для проведення наукових досліджень у космічному середовищі та вивчення впливу мікрогравітації на організм людини. Ще одним важливим проєктом є Міжнародний обсерваторій супутників Сонця, створений спільно ЄКА і НАСА. SOHO вивчає Сонце та його вплив на Землю, допомагаючи передбачити сонячні вибухи та їх можливий вплив на нашу планету.

Європейське агентство космічних досліджень (ESA) об'єднує 22 європейські країни для спільного розвитку космічних технологій та проведення наукових досліджень. Наразі Україна надає перевагу співробітництву з Європейською комісією та Європейською космічною агенцією в межах першої європейської космічної програми.

Співпраця на рівні космічних агентств між Україною та США відбувається з ХХ ст., бо саме на американському космічному кораблі багаторазового використання в космос 1997 року полетів перший астронавт незалежної України Леонід Каденюк.

Активна співпраця між Україною та Японією в космічній галузі розпочалася у жовтні 2010 року під час аерокосмічного салону «Авіасвіт-XXI» з підписання Меморандуму про наміри щодо впровадження спільного проєкту стосовно розробки та експлуатації мікро/наносупутників для відпрацювання технологій та проведення досліджень навколишнього середовища, сільськогосподарських ресурсів, визначення перспективних способів моніторингу та оцінки економічної ефективності їх застосування.

1995 року було створено українсько-китайську підкомісію з питань співробітництва у сфері освоєння космічного простору з мирною метою. Серед документів, підписаних Києвом і Пекіном, чільне місце займала Програма українсько-китайського співробітництва у галузі дослідження та використання космічного простору з мирною метою на 2011-2015 роки.

2017 року аерокосмічне агентство США NASA розпочало програму «Artemis» («Артеміда»), метою якої є висадка двох астронавтів біля південного полюса Місяця у 2024 році та створення на навколomisячній орбіті космічної станції Lunar Gateway. Цього NASA планує досягти за допомогою міжнародних партнерів, а саме: Австралії, Великої Британії, Італії, Канади, Люксембургу, Об'єднаних Арабських Еміратів, Японії [2]. Україна долучилася до цієї програми у листопаді 2020 року.

На сьогодні Україна не тільки підтверджує своє місце серед світової спільноти, але й підкреслює свою відданість принципам міжнародного співробітництва, взаєморозуміння та сталого розвитку. Можна стверджувати, що Україна не тільки активний

учасник міжнародних програм, але й держава, яка підкреслює важливість глобальної співпраці для досягнення національних та міжнародних цілей.

### *Література*

1. Безпека космічної діяльності: правові засади: монографія / відп. ред. Малишева Н.Р., Шемшученко Ю.С. Київ: Юридична думка, 2018. 311 с.

2. Головка С.Г., Леуська О.І. Перспективи міжнародної співпраці з освоєння Місяця. *Аеро-2020. Повітряне і космічне право*: матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 20 лист. 2020 р. Том 1. Тернопіль: Вектор. С. 28-31.

3. Федоров О.П. Космічна діяльність: підходи до розробки стратегії *Why Space for Ukraine*. Київ: НВП «Видавництво «Наукова думка» НАН України», 2019. 207 с.

УДК 347.85(477)(043.2)

**Лукавий І.А.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: **Макеєва О.М.**, к.ю.н., доцент

## **ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ КОСМІЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

Космічна галузь посідає важливе місце у сучасному світі, пропонуючи необмежені можливості для наукових досліджень, комунікації та економічного розвитку. Після проголошення незалежності, Україна, як космічна держава, почала розвиток своєї космічної сфери. В умовах недостатності фінансування та повномасштабної війни немає можливості у достатньому обсязі здійснювати дослідження космічної галузі.

Спираючись на історичний контекст та досягнення України актуальними видаються дослідження теоретико-правових аспектів космічної галузі України.

Інструментами сучасного нормативно-правового механізму регулювання космічної галузі України є положення Конституції, Кримінального та Цивільного кодексів України, Законів, Концепцій, Державних програм тощо. Система космічного права складається з нормативно-правових актів, що визначають загальні правові основи здійснення космічної діяльності в Україні (Закони України «Про

космічну діяльність» від 15.11.1996 р. № 502/96-ВР; «Про ратифікацію Угоди між Україною та Європейським Союзом про відновлення Угоди між Україною та Європейським Співтовариством про наукове і технологічне співробітництво» № 602-VIII від 15.07.2015 р; розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції реалізації державної політики у сфері космічної діяльності на період до 2032 року» № 235- р від 30.03.2011 р.; наказ ДКА України «Стратегія космічної діяльності України на період до 2022 року» № 100 від 21.05.2015 р. та інші).

Закон України «Про космічну діяльність» [1] є основним правовим документом, який регулює космічну галузь України. Він визначає правовий статус та відповідальність держави у цій сфері, а також встановлює правила для співпраці з іншими країнами та міжнародними організаціями. Закон також враховує етичні та екологічні аспекти космічної діяльності, що забезпечує сталість та безпеку при виконанні космічних місій.

Розвиток космічної галузі в Україні зацікавлює як національні, так і міжнародні організації. Україна має властивості, що сприяють успішному розвитку космічної галузі: географічне положення та людський потенціал. Крім того, з'являються нові можливості для створення інноваційних рішень у сфері космічних технологій, які дають Україні конкурентні переваги.

Космічна галузь є комплексом наукових, технічних, економічних та правових аспектів, пов'язаних з вивченням і використанням космічного простору. Вона включає такі сфери, як космічні дослідження, супутникова навігація, комунікації та зондування Землі. Окрім наукових та технологічних досягнень, ця галузь забезпечує необхідну інфраструктуру для функціонування сучасного світу [2, с. 12].

Однією з ключових тенденцій розвитку космічної галузі в Україні є партнерство з іншими країнами та міжнародними організаціями. Україна активно взаємодіє зі світовими лідерами у космічній галузі, які надають технологічну та наукову підтримку. Це сприяє обміну знаннями та ресурсами, а також підвищує міжнародний престиж України у сфері космічної галузі. Іншою важливою тенденцією є розвиток супутникових технологій та послуг. Україна активно розробляє та випускає свої супутники, які використовуються для різних цілей, таких як збір і передача даних, телекомунікації та зондування земної поверхні. Це відкриває нові перспективи для комунікації, телекомунікаційної інфраструктури та розвитку інтернету. У даний час Україна формує власну державну космічну політику, яка сприяє розвитку національної космічної

інфраструктури, наукових досліджень та комерційного використання космічних технологій. Також уряд України активно сприяє створенню інноваційних підприємств та платформ для розробки нових рішень у космічній галузі. Україна також грає важливу роль у розробці космічного права.

Незважаючи на досягнення та потенціал, Україна також стикається з викликами у розвитку космічної галузі. Один з найважливіших факторів - це фінансування. Розвиток космічної галузі вимагає значних інвестицій для досліджень, розробки та запуску космічних засобів. Ще одним викликом є конкуренція на глобальному ринку. Сьогодні у світі існує багато країн, які активно розвивають свої космічні програми та пропонують конкуруючі послуги. Україні потрібно створити конкурентоспроможну продукцію та послуги, що задовольнять попит на міжнародному рівні.

Важливо об'єднати зусилля усіх держав, заінтересованих у реалізації проектів дослідження і використання космічного простору. Цього можна досягти не інакше, як через підвищення ролі міжнародного права і національного законодавства в регулюванні відповідних суспільних відносин, підвищення відповідальності юридичних і фізичних осіб за стан космічного надбання [3, с 10].

Отже, Україна має достатній потенціал для розвитку космічної галузі. У результаті активної державної політики, консолідації зусиль вчених, інженерів та підприємств, Україна займає своє місце на глобальній арені космічних досліджень та технологій. Однак, необхідно постійне оновлення правової бази та стратегічний розвиток космічної галузі, спрямований на гармонізацію з міжнародними стандартами, підвищення інвестиційної привабливості та реалізацію потенціалу космічних технологій для національної економіки та благополуччя громадян України.

### *Література*

1. Про космічну діяльність: Закон України від 15 лист. 1996 р. № 502/96-ВР URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/502/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 30.10.2023).

2. Федоров О.П. Космічна діяльність: підходи до розробки стратегії. Why space for Ukraine? Київ: Наукова думка, 2019. 206 с.

3. Шемшученко Ю.С., Малишева Н.Р. Безпека космічної діяльності: правові засади: монографія. Київ: Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. 2018. 312 с.

**Максимчук І.І.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Олещенко В.Ю., к.н.держ.упр.

## **ДЖЕРЕЛА МІЖНАРОДНОГО КОСМІЧНОГО ПРАВА**

Космічне право відносно нова галузь сучасного міжнародного публічного права і її виникнення та розвиток тісно пов'язані не тільки зі специфічною сферою діяльності, але й із застосуванням новітніх космічних технологій, що забезпечують здійснення дослідницьких цілей у космічному просторі та їх використання виключно в земних прикладних цілях (спутниковий зв'язок, метеорологія, дистанційне зондування, навігаційне обслуговування тощо) [3, с. 509].

З однієї сторони, це був величезний прорив у науковому світі, з іншої – це загроза використання космічного простору для ведення війн між державами. Саме тому, за підтримки ООН було створено низку договорів для регулювання правовідносин між країнами. В їх основу було покладено Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла. Набув чинності цей договір 10 жовтня 1967 року (дата приєднання України: 22 травня 1967 року; дата набуття чинності для України: 21 жовтня 1967 року) [3, с. 509].

Але міжнародний договір є не єдиним джерелом міжнародного космічного права, що регулює ці відносини. Міжнародний звичай, акти і статутні документи міжнародних організацій, праці визначних вчених як джерела міжнародного космічного права грають важливу роль у регламентації діяльності держав [4, с. 6-7].

Крім того, серед джерел міжнародного космічного права особливе місце відведено спеціальним джерелам, таким як: Угода про порятунок космонавтів, повернення космонавтів і повернення об'єктів, запущених у космічний простір (відкрита для підписання 22 квітня 1968 р., набрала чинності 3 грудня 1968 р.; приєднання України - 20 вересня 1968 р., набрала чинності для України 3 грудня 1968 р.); Конвенція про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами (відкрита для підписання 29 березня 1972 р., набрала чинності 1 вересня 1972 р.; приєднання України - 28 вересня 1973 р., набрала чинності для України 16 жовтня 1973 р.); Конвенція про реєстрацію об'єктів, що запускаються у космічний простір (відкрита для підписання 14 січня 1975 р.,

набрала чинності 15 вересня 1976 р.; приєднання України - 22 липня 1977 р., набрала чинності для України 14 вересня 1977 р.); Угода про діяльність держав на Місяці й інших небесних тілах (відкрита для підписання 18 грудня 1979 р., набрала чинності 11 липня 1984 р.; Україна не приєдналася); Конвенція про поширення сигналів, які несуть програми, що передаються через супутники (підписана 21 травня 1974 р., набрала чинності 25 серпня 1979 р.; Україна не ратифікувала) [1; 2].

Поряд із Договором про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла істотне значення для процесу кодифікації міжнародного космічного права мають міжнародні документи, які розвивають і доповнюють принципи, що містяться у цьому договорі. Це такі документи, як: Декларація правових принципів діяльності держав у галузі дослідження і використання космічного простору (прийнята Генеральною Асамблеєю ООН 13 грудня 1963 р.); принципи використання державами штучних супутників Землі для міжнародного безпосереднього телевізійного мовлення (резолюція ГА ООН 37/92 від 10 грудня 1982 р.); принципи, що стосуються дистанційного зондування Землі з космічного простору (резолюція ГА ООН 41/65 від 3 грудня 1986 р.); принципи, що стосуються використання ядерних джерел енергії в космічному просторі (резолюція ГА ООН 47/68 від 15 грудня 1992 р.). [2].

Також, слід зазначити групу джерел міжнародного космічного права для України як космічної держави. Серед них найбільш значущі: Угода про спільну діяльність у галузі дослідження і використання космічного простору (підписана 30 грудня 1991 р.); Угода про порядок утримання і використання об'єктів космічної інфраструктури в інтересах виконання космічних програм (підписана 15 травня 1992 р.); Угода про порядок фінансування спільної діяльності у галузі дослідження і використання космічного простору (підписана 13 листопада 1992 р.); Протокол «Про затвердження Положення про Міжнародну раду з Космосу» (підписаний 30 грудня 1991 р.); Угода про засоби систем попередження про ракетний напад і контроль космічного простору (підписана в липні 1992 р.). [2].

Отже, міжнародне космічне право є ключовою галуззю міжнародного публічного права, яке регулює використання космічного простору. Україна, як космічна держава, активно бере участь у формуванні та розвитку цього правового поля. Важливі джерела для України включають угоди, що регулюють спільну

космічну діяльність та програми. Ці документи встановлюють правила співпраці та використання космічного простору для мирних цілей, а також механізми вирішення можливих спорів. Україна, приєднуючись до них, демонструє готовність до співпраці в межах міжнародних стандартів та норм.

### *Література*

1. Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_480#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_480#Text) (дата звернення: 29.10.2023).

2. Джерела міжнародного космічного права. КНУ імені Тараса Шевченка: веб-сайт. URL: <http://kimo.univ.kiev.ua/MP/49.htm> (дата звернення: 29.10.2023).

3. Осьмірко І.Р., Роянова І.В. Міжнародно-правове регулювання діяльності держав в космічному просторі. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 12. С. 509–514. URL: [http://sej.org.ua/12\\_2022/121.pdf](http://sej.org.ua/12_2022/121.pdf) (дата звернення: 29.10.2023).

4. Міжнародне повітряне та космічне право: метод. рек. з орг. сам. роб. студ./ уклад. Д.О. Беззубов. Київ: НАУ, 20 с.

УДК 34:378.4 (477-25) (043.2)

**Охріменко В.В.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня,

**Головко С.Г.**, к.і.н., доцент

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **НАЦІОНАЛЬНОМУ АВІАЦІЙНОМУ УНІВЕРСИТЕТУ – 90 РОКІВ**

Національний авіаційний університет є одним із провідних вітчизняних закладів вищої освіти, що спеціалізується у галузі авіаційної науки та освіти.

Історія Національного авіаційного університету бере свій початок з авіаційних курсів, які були організовані у Київському політехнічному інституті. У 1905-1906 роках створено повітроплавальну секцію, а 1908 року – авіаційний гурток. Під керівництвом досвідчених викладачів талановиті студенти вивчали досягнення вітчизняних та зарубіжних конструкторів-винахідників у галузі повітроплавання, створювали та випробовували планери, літаки, дирижаблі. Київ поступово перетворюється на провідний центр авіації. Тому постає проблема кадрового забезпечення і розвитку авіаційної галузі. 1921 року в Київському політехнічному інституті за ініціативи керівництва авіаційного заводу була відкрита



авіаційна спеціалізація на механічному факультеті, куди записалися 14 студентів. А вже 1930 року на базі інституту було утворено 8 інститутів, серед них машинобудівний, в якому 1931 року було відкрито авіаційний факультет. Потреба в підготовці таких фахівців та інтерес до них постійно зростали.

І 25 серпня 1933 року Постановою Ради Народних Комісарів СРСР на базі авіаційного факультету Київського політехнічного інституту був створений Київський авіаційний інститут [2].

На сьогодні НАУ пропонує широкий вибір програм у галузі авіації, що включає підготовку льотчиків, інженерів, менеджерів, психологів, юристів та інших фахівців, які працюють у сфері цивільної авіації. В університеті здійснюються наукові дослідження в різних аспектах авіаційної науки, а саме: аеродинаміка, авіаційна безпека, авіаційний менеджмент, авіаційна психологія, транспортне право тощо. За 90 років існування університет підготував значну кількість фахівців для авіаційної промисловості, а також зробив великий внесок у розвиток авіаційних технологій та наукових досліджень цивільної авіації в Україні. На сучасному етапі НАУ продовжує виконувати надважливу роль у підготовці висококваліфікованих кадрів для розвитку авіаційної галузі України.

Метою інноваційного розвитку Національного авіаційного університету є посилення конкурентоспроможності, інтеграція у європейський, світовий освітній та науковий простір. Для цього в університеті є потужний ресурсний потенціал та висококваліфіковані кадри.

Наразі в структурі університету функціонують Інститут ІКАО; Навчально-наукові інститути Міжнародного співробітництва та освіти, неперервної освіти, розвитку освіти; факультети Аерокосмічний, Аеронавігації, електроніки та телекомунікацій, Наземних споруд і аеродромів, Екологічної безпеки, інженерії та технологій, Економіки та бізнес-адміністрування, Кібербезпеки та програмної інженерії, Комп'ютерних наук та технологій, Лінгвістики та соціальних комунікацій, Міжнародних відносин, Транспорту, менеджменту і логістики, Юридичний; відокремлений структурний підрозділ «Фаховий коледж інженерії, управління та землевпорядкування», Слов'янський фаховий коледж, Криворізький фаховий коледж, Київський фаховий коледж комп'ютерних технологій та економіки, Васильківський фаховий коледж; Авіакосмічний лицей імені І. Сікорського; Кафедра військової підготовки; науково-навчальні та дослідницькі центри; науково-виробничий центр безпілотної авіації «Віраж» тощо [1].

Налагоджено міжнародну співпрацю з університетами Великої Британії, Китаю, Нідерландів, Німеччини, Південної Кореї, Польщі, Румунії, США, Франції, Швеції тощо. Ця співпраця містить обмін студентами та вченими, спільні дослідження та проекти, участь у міжнародних конференціях та заходах. Таким чином НАУ сприяє обміну знань та технологій, а також розвитку міжнародних стандартів в галузі авіації.

Університет постійно розвиває та поглиблює галузеву співпрацю з Державною авіаційною службою, Державним космічним агентством, ДП «Украерорух», ДП «Антонов», Укроборонпромом, компанією МАУ, ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»», Міжнародним аеропортом «Київ» імені Ігоря Сікорського та іншими.

Випускники університету працюють в авіаційних компаніях, аеропортах, державних органах, міжнародних організаціях і наукових установах по всьому світу. НАУ також відіграє важливу роль у підготовці фахівців для міжнародних авіаційних організацій та регуляторних органів. Серед видатних випускників Олумуїва Бенард Аліу, Президент Ради ІКАО 2014-2015 рр. 1983 року закінчив Київський інститут інженерів цивільної авіації за фахом «Інженер-механік з експлуатації літаків і авіадвигунів», 1987 року отримав ступінь кандидата технічних наук. Має сертифікат інженера з технічного обслуговування і ремонту повітряних суден з різними кваліфікаційними відмітками і є сертифікованим ІКАО інструктором із систем управління безпекою польотів [3].

Упродовж своєї багаторічної історії НАУ є флагманом університетської авіаційної науки та освіти. Переконані, що університет зробить вагомий внесок у повоєнну відбудову України та розвиток сучасної вітчизняної авіаційної галузі.

#### *Література*

1. Національний авіаційний університет. URL: <https://nau.edu.ua/>.
2. Головка С.Г., Власюк Р.В. Внесок випускників НАУ у розвиток авіаційної галузі. *АЕРО-2017. Повітряне і космічне право*: матеріали Всеукр. конф. молодих учених і студентів, м. Київ, НАУ, 23 лист. 2017 р. Тернопіль: Вектор, 2017. Т. 1. С. 32-34.
3. Заглада Л., Казакова А. Візит Президента Ради ІКАО. *Авіатор*. 2017. № 61. С. 2-3.

**Плесканюк Д.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

## **ВИДАТНІ ПІЛОТИ В ІСТОРІЇ АВІАЦІЇ**

Видатними пілотами, які здійснили перший керований політ у світі, стали американці брати Вілбер та Орвілл Райти [1]. У школі вони почали робити повітряних зміїв. У середині 1890-х років брати Райт зацікавились авіацією після ознайомлення з польотами на планерах німецького інженера Отто Лілієнтала [2]. Перші експерименти почалися 1899 року, коли вони сконструювали маленький планер, який був випробуваний 1900 року. Лише через рік, принципово змінивши конструкцію, їм вдалось зробити придатний для польотів апарат. Наприкінці 1901 року брати Райт збудували спеціальний «вітровий тунель», в якому протестували більше 200 конструкцій літального апарату, крил і корпусів. Наступного року вони розпочали створення першого моторного аероплана, на якому здійснили кілька сотень вдалих польотів. Влітку 1903 року Райти виготовили двигун внутрішнього згорання і на його основі збудували літак, а в грудні здійснили вдалу спробу піднятися в повітря.

Брати Райт першими навчилися по-справжньому літати, першими довели придатність літака для вирішення практичних завдань, піднявши в повітря пасажира.

Першим пілотом, який здолав звуковий бар'єр, був американець Чак Єгер [3]. Закінчивши середню школу, він вступив до ВПС США і спочатку був повітряним механіком, але потім стажувався як пілот. Після закінчення Другої світової війни пілот продовжив службу, почавши випробовувати різні типи літальних апаратів. Йому доручили випробування реактивного літака Bell X-1A, призначеного для подолання звукового бар'єру. Цей літак був оснащений модернізованим ракетним двигуном. У жовтні 1947 року він впорався з викликом, піднявши винищувач на висоту понад 17 км, і, незважаючи на те, що він знав, що втратить контроль над висотою, згодом перевів його в майже вертикальне занурення, щоб досягти максимальної швидкості 1200 км/год [4].

Це досягнення зробило його відомим як людину, яка відкрила нову сторінку в історії авіації. Льотчик був потенційним кандидатом на вступ до першого загону американських астронавтів, але він не

пройшов відбір через відсутність вищої освіти. За свою повітряну кар'єру він випробував понад 150 військових літаків.

Першим пілотом, що перетнув Атлантичний океан без посадок, став Чарльз Ліндберг [5]. 1919 року власник готелю в Нью-Йорку Раймонд Ортейг запропонував 25 000 доларів першому авіатору, який здійснить прямий політ з Нью-Йорка до Парижа. Ліндберг вірив, що зможе виграти, якщо матиме відповідний літак. Він особисто брав участь у виробництві спеціального літака «Дух Сент-Луїса». 10 травня 1927 року Ліндберг випробував літак, перелетівши з Сан-Дієго до Нью-Йорка. Політ тривав 20 з половиною годин, що вже було світовим рекордом на той момент. 20 травня Ліндберг вилетів з аеродрому Рузвельта, неподалік Нью-Йорка і приземлився на аеродромі Ле Бурже, неподалік Парижа, 21 травня, пролетівши понад 5800 кілометрів за 33,5 години [6].

Героїчний політ Ліндберга схвилював людей у всьому світі. Його удостоїли винагород, урочистостей та парадів. Президент США Келвін Кулідж вручив Ліндбергу Почесну медаль Конгресу та Хрест «За визначні льотні заслуги».

Першою жінкою пілотом стала французенка Раймонда де Ларош [7]. Вона була першою жінкою, яка отримала посвідчення пілота. Літаками Раймонда захопилася після виставки Вілбера Райта 1908 року в Парижі. Тоді вона здійснила кілька польотів на повітряних кулях та познайомилася з авіаторами.

Згодом вона познайомилась з французьким авіатором Шарлем Вуазеном. У жовтні 1909 року де Ларош звернулася до нього з проханням навчитися літати. 22 жовтня вона вперше злетіла у повітря самостійно. 8 березня 1910 року Раймонда де Ларош офіційно стала першою льотчицею Франції, після того, як Аероклуб Франції видав їй посвідчення пілота. Після цього Раймонда брала участь у авіаційних змаганнях в Єгипті, Угорщині та Франції.

Сергій Уточкін – пілот-випробувач, який популяризував авіацію [8]. На початку ХХ ст. зацікавився повітроплаванням та авіацією. 1908 року він виконував демонстраційні польоти на аеростатах над єгипетськими пірамідами та Сахарською пустелею. Восени 1909 року вирушив до Парижа та працював на збиранні авіадвигунів. Не маючи достатньо коштів для придбання аероплану, вирішив побудувати його самостійно. Після повернення до Одеси почав будувати два літаки. 2 січня 1910 року він випробовував один із них. У квітні 1910 року Уточкіна отримав від Одеського аероклубу звання пілота-авіатора. Він став першим вітчизняним пілотом, який здійснив велике турне з демонстраційними польотами. Перший

політ до Києва відбувся 4 травня 1910 року, а вже за два дні його нагородили медаллю Київського товариства повітроплавання.

### *Література*

1. 8 пілотів, які змінили авіацію. URL: <https://aviamuseum.com.ua/ua/news/news/den-v-istorii-aviatsii/813-8-plotv-yak-zmnili-avatsyu> (дата звернення: 30.10.2023).

2. Осіпова В. Брати Райт – сила людської мрії. URL: <https://phm.cuspu.edu.ua/nauka/naukovo-populiarni-publikatsii/1751-braty-rait-syla-liudskoi-mrii.html> (дата звернення: 30.10.2023).

3. History of Chuck Yeager. URL: <https://www.chuckyeager.com/history> (дата звернення: 30.10.2023).

4. 1947-1954: Testing the Limits. URL: <https://www.chuckyeager.com/history/testing-limits> (дата звернення: 30.10.2023).

5. Charles Lindbergh Biography. URL: <http://www.charleslindbergh.com/history/> (дата звернення: 30.10.2023).

6. Charles Lindbergh. URL: <https://historicmissourians.shsmo.org/charles-lindbergh/> (дата звернення: 30.10.2023).

7. «Не послухалася і пролетіла кількасот метрів» – жінка вперше керувала літаком. URL: [https://gazeta.ua/articles/science/\\_ne-posluhalasya-i-proletila-kilkasot-metriv-zhinka-vpershe-keruvala-litakom/864562](https://gazeta.ua/articles/science/_ne-posluhalasya-i-proletila-kilkasot-metriv-zhinka-vpershe-keruvala-litakom/864562) (дата звернення: 30.10.2023).

8. Сергій Уточкін – славетний спортсмен і піонер авіації. URL: <https://uain.press/blogs/sergij-utochkin-slavetnij-sportsmen-i-pioner-aviatsiyi-225911> (дата звернення: 30.10.2023).

УДК 34:656.071.7-051:005.57-027.561(043.2)

**Редька Я.О.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

## **ФОРМУВАННЯ У ПІЛОТІВ УМІНЬ ПРОФЕСІЙНОГО СПІЛКУВАННЯ**

Формування умінь професійного спілкування у пілотів має вирішальне значення в авіаційній галузі на сучасному етапі. Пілоти мають володіти високим рівнем технічних навичок для побудови успішної професійної кар'єри. Ефективне спілкування є критично важливим для членів екіпажу та їхньої взаємодії з повітряним контролем, пасажирами та стейкхолдерами.

Одним із аспектів комунікативної компетентності пілотів є розуміння мовленнєвого акту, тобто цілеспрямованої мовленнєвої

дії, здійсненої згідно з принципами та правилами мовленнєвої поведінки, що визнані в даній спільноті; одиницею нормативної соціомовленнєвої поведінки, яка розглядається в рамках прагматичної ситуації [1, с. 44].

Спілкування пілотів має безпосередній вплив на безпеку польотів. Чіткий, зрозумілий та ефективний обмін інформацією в екіпажі допомагає запобігти аваріям та приймати правильні рішення у надзвичайних ситуаціях. Крім того, пілоти повинні забезпечувати безпеку і комфорт для пасажирів під час польоту, зменшуючи стрес та незручності.

Найбільш детально комунікативну компетентність описав Л. Бахман, який використовує термін «комунікативне мовленнєве вміння». За Л. Бахманом, даний термін включає такі компетенції: мовну/лінгвістичну (здійснення висловлювань можливе тільки на основі засвоєних знань і розумінні мови як системи), дискурсну (зв'язність, логічність, організація), прагматичну (вміння передати комунікативний зміст), стратегічну (вміння використовувати комунікативні стратегії для компенсації відсутніх знань в умовах реального мовного спілкування) тощо [2, с. 455].

У рамках теорії і практики комунікативна компетентність розглядається як складне утворення, до якого входять знання, соціальні установки, вміння та досвід у сфері міжособистісного спілкування; як система внутрішніх засобів регулювання комунікативних дій; як орієнтованість у спілкуванні, заснована на знаннях та чуттєвому досвіді індивіду, а також вільне володіння засобами спілкування [3, с. 106].

Формування умінь професійного спілкування розпочинається з навчання та тренування в авіаційних школах та авіакомпаніях. Пілоти навчаються використовувати рації, встановлювати контакт з повітряним контролем та дотримуватися стандартних комунікаційних протоколів. Симулятори відіграють важливу роль у практичній підготовці пілотів, дозволяючи їм опановувати техніки спілкування в реалістичних умовах та взаємодію з іншими членами екіпажу.

Для пілотів також доступні спеціальні курси, що надають навички професійного спілкування в критичних ситуаціях. Це допомагає підготувати їх до вирішення непередбачуваних ситуацій та вирішення проблем, які можуть виникнути під час польоту.

Сучасна авіаційна індустрія постійно змінюється, і це створює нові виклики для пілотів у сфері професійного спілкування. Міжкультурна комунікація, використання нових технологій та складність польотів вимагають від пілотів здатності адаптуватися та

вивчати нові навички спілкування. У пілотів завжди є відповідальність за життя та безпеку пасажирів. Тому формування і вдосконалення умінь професійного спілкування є необхідною частиною їхньої підготовки і розвитку для забезпечення якості авіаційних послуг і безпеки польотів в сучасному світі авіації.

Отже, формування умінь професійного спілкування у пілотів має першочергове значення для безпеки та ефективності авіаційних операцій. Пілоти повинні не лише володіти технічними навичками, але й бути здатними ефективно спілкуватися з іншими членами екіпажу, повітряним контролем, пасажирами та іншими стейкхолдерами. Професійне спілкування допомагає запобігати аваріям, приймати правильні рішення в надзвичайних ситуаціях і забезпечувати безпеку та комфорт пасажирів.

Для формування цих умінь пілоти проходять навчання, тренування та практику в симуляторах. Сучасна авіаційна галузь ставить перед пілотами нові виклики, і вони повинні бути готові до змін та вивчати нові навички спілкування.

#### *Література*

1. Тимченко С.В. Деякі особливості комунікативно-прагматичного аспекту англійського авіаційного радіотелефонного дискурсу. *Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка. Сер. Філологічні науки*. 2015. № 3. С. 44.

2. Bachman L.F., Palmer A. S. The Construct Validation of Some Components of Communicative Proficiency. *TESOL Quarterly*. 1982. Vol 16. № 3. P. 455.

3. Ковальчук І.В. Комунікативна компетентність як соціально-психологічна характеристика особистості. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Сер.: Психологія і педагогіка*. 2010. Вип. № 15. С. 106.

УДК 341:347.82(043.2)

**Ситнікова Д.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Олещенко В.Ю., к.н.держ.упр.

## **ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ НОРМ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА У ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ**

У XXI столітті авіаперевезення стали одним із найпопулярніших, найшвидших і найкомфортніших видів транспорту. Велика частина

населення планети користується авіатранспортом, але через збройну агресію проти України, поширення пандемії COVID-19 та введення карантинних обмежень у світі кількість авіаперельотів значно скоротилася.

Сьогодні слово «імплементация» досить розпливчате. У довідковому варіанті термін розуміється переважно як внутрішньоправова діяльність, що здійснюється національними органами влади з метою виконання міжнародно-правових зобов'язань окремої держави. Але окрім практичного визнання, норми міжнародного авіаційного права мають також мати практичне застосування в авіаційних відносинах, а для цього воно має стати частиною авіаційного права України. Специфікація повинна бути сформульована таким чином, щоб вона була застосовна без будь-яких додаткових заходів. Тому правова система повинна створювати ефективні імплементаційні механізми та умови для забезпечення реалізації та практичного застосування норм міжнародного авіаційного права у сфері авіаційного права України. Одним із ключових пунктів Європейського плану дій для України є те, що він веде до поступової адаптації українських законів, норм і стандартів до права ЄС. Авіація, як один із основних видів сучасного транспорту, відіграє важливу роль у розвитку та зміцненні економічних, політичних та інших відносин між країнами. Починаючи з Декларації про національний суверенітет України, прийнятої 16 липня 1990 року, Україна визнавала перевагу визнаних міжнародно-правових норм, таких як авіаційне та інформаційне право, над внутрішніми нормами. Фундаментальні аспекти імплементації міжнародних норм стали невід'ємною частиною науково-правового розвитку незалежних країн. Для регулювання відносин між національними юридичними особами важливо, щоб норми, викладені в міжнародних договорах, мали силу у внутрішньому праві. Відповідно до статті 51 Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейським Співтовариством (ЄС) та його державами-членами від 16 червня 1994 року Україна зобов'язується привести національне законодавство у відповідність до стандартів ЄС у окремих сферах. Без розвитку авіаційної галузі інтеграція України в Європу була б неможливою. Зараз транспортна система України не на 100% готова до перевезень в необхідному обсязі.

Основними компонентами міжнародного та національного авіаційного права є Чиказька конвенція 1944 року та Монреальська конвенція 1999 року. Вони формулюють уніфіковані міжнародні правила повітряного транспорту та вимагають адаптації



національних законів до їхніх стандартів, а також сприяють гармонізації правових норм у національних системах шляхом впровадження. У «Плані інтеграції України до Європейського Союзу», затвердженому Указом Президента України 14 вересня 2000 року, вперше з'явився термін «*acquis communautaire*», який згодом став основою всіх нормативних законів. Акти, пов'язані з адаптацією законодавства до європейських стандартів, а не вираз «законодавство ЄС». Термін «*communautaire*» має більшу глибину, оскільки він включає не лише нормативні акти ЄС, а й судові рішення (прецедентне право), правові принципи, правові доктрини та набуття правової культури ЄС.

Зокрема, дуже актуальним є питання національного правового регулювання діяльності більшості авіакомпаній, інформаційної безпеки в Україні та її відповідності міжнародним правовим стандартам. Через обмежену або відсутність фінансової підтримки з боку держави та збільшення частки недержавної власності на авіакомпанії деякі країни переглянули свою політику регулювання цивільної авіації в 1990-х роках і дійшли висновку, що принципи лібералізації необхідно застосовувати в авіаційній галузі. У питанні взаємодії між міжнародним правом і внутрішнім правом країни з системами загального права дотримуються дуалізму співвідношення між двома правовими системами.

Необхідно підкреслити, що коли країни із системами загального права інкорпорують міжнародне право у внутрішнє право, вони покладаються на судові прецеденти для забезпечення імплементації міжнародного права у своїх внутрішніх правових системах. У сфері українського авіаційного права імплементація міжнародних норм має здійснюватися через механізми державного примусу, які забезпечуватимуть виконання державою своїх міжнародних зобов'язань. Ефективне та безпечне використання повітряного простору, міжнародний транспорт і дотримання принципів і норм міжнародної діяльності в повітряному просторі залежать від того, наскільки впроваджуються примусові заходи.

Міжнародні договори – це інструменти, які використовуються в міжнародному повітряному праві для вирішення конфліктів між різними внутрішніми правовими нормами, що регулюють міжнародний повітряний транспорт. Відповідно до ст. 9 Конституції України 1996 року встановлено, що чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою, є частиною національного законодавства України. Це імплементація міжнародних норм за допомогою українського національного авіаційного права, тобто пряме прийняття, яке передбачає

запозичення норм міжнародного права національним законодавством.

Тому головним завданням вступу України до СОТ є приведення всієї законодавчої системи України до чинних принципів і норм міжнародного права. Але це передбачає не лише збільшення частки участі України в міжнародних організаціях та загальних міжнародних договорах у сфері авіації та інших правових сферах, у тому числі інформаційній, а й комплексну участь у міжнародних законодавчих процесах. Україні необхідно не лише інкорпорувати міжнародні договори у національне законодавство, а й активну участь держави у формуванні таких міжнародних договорів, правил, норм і стандартів.

### *Література*

1. Раскалей М. Імплементация як засіб узгодження норм міжнародного та внутрішньодержавного права України. *Віче*. 2010. № 24. С. 12-13.

2. Батарчук І.І., Якимчук М.Ю. Актуальні проблеми правового регулювання повітряного простору (кордону) в міжнародному праві. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2021. № 29. С. 19–24.

3. Раскалей М. Імплементация норм міжнародного повітряного права – крок до ЄС та гарантована інформаційна безпека України. *Правова інформатика*. 2009. № 3 (23). С. 79-85.

4. Васильківський В.І., Шапенко Л.О. Імплементация норм міжнародного повітряного права в законодавство України. Всеукр. конф. молодих вчених та студентів «Аеро. Повітряне та космічне право» (Київ, 25-26 лист., 2022). Національний авіаційний університет. С. 23-25. URL: <https://conference.nau.edu.ua/index.php/AERO/AERO2013/paper/view/1676/1052> (дата звернення: 30.10.2023).

УДК 34:378.4(477-25)(043.2)

**Сікун М.В.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

## **КОНСТРУКТОРСЬКИЙ ГЕНІЙ ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО**

Ігор Сікорський – це всесвітньо відомий український авіаконструктор, який увійшов в історію авіації як автор перших у світі авіабудування багатомоторних літаків та гелікоптерів.

1908 року студент Київського політехнічного інституту Ігор Сікорський розробив і побудував свій перший вертоліт, який не піднявся у повітря. Після того він спільно з однокурсниками побудував літаки БіС-1,2, а також самостійно – С-3,4,5,6. У грудні 1912 року літак С-6 побив світовий рекорд швидкості на 111 км/год [1].

Протягом 1909-1917 рр. Сікорським було збудовано близько двадцяти п'яти базових моделей літаків та ще безліч їх модифікацій, два гелікоптери, один авіадвигун та троє аеросаней [5].

Американські військові запропонували Сікорському 50 000 доларів для створення вертольоту, придатного для військового використання. Його проєкт був настільки успішним, що військові замовили 100 таких гелікоптерів [3].

1923 року він створив у США компанію Sikorsky Aeroengineering Corporation. Упродовж 30-х років Сікорський працює над створенням літаючих човнів – амфібії, що перевозили пасажирів до міст, де не було аеропортів зі злітно-посадковими смугами. За допомогою таких літаків були освоєні Південна Америка і Африка [4].

У 1930-х роках І. Сікорський почав знову розробляти вертольоти. Після війни його фірма стала визнаним лідером у США та світі. Найбільшим успіхом компанії стала розробка гелікоптера S-55, який випускався понад 12 років у США та за ліцензіями у Великій Британії, Франції та Японії. 1952 року цей гелікоптер вперше у світі здійснив трансатлантичний переліт [1].

В Америці Сікорським було створено 17 базових типів літаків і 18 гелікоптерів. Його літак «Ілля Муромець» став світовим рекордсменом у вантажопідйомності та був визнаний найкращим літаком у Першій світовій війні, а гелікоптери використовували Збройні сили США. Починаючи з Дуайта Ейзенхауера, американські президенти літають на вертольотах конструкції Сікорського [2]. Але для Сікорського, який був глибоко віруючою людиною, найбільшою гордістю залишалося використання його гелікоптерів для порятунку життя.

У радянському союзі ім'я Ігоря Сікорського було «забороненим». Лише у незалежній Україні про нього почали говорити як про видатного земляка, тоді як росіяни усіяко намагалися привласнити собі його досягнення [6].

У березні 2018 року Міжнародному аеропорту «Київ» у Жулянах було присвоєно ім'я Ігоря Сікорського.

Ігор Сікорський був почесним доктором багатьох університетів світу. 1963 року нагороджений вищою науковою відзнакою

Американського товариства інженерів-механіків – ASME медаллю. На його гелікоптерах були вперше здійснені перельоти через Атлантичний (S-61; 1967) і Тихий (S-65; 1970) океани (з дозаправкою в повітрі).

8 липня 2010 року рішенням Київської міської ради іменем Ігоря Сікорського присвоєно Авіакосмічному ліцею Національного авіаційного університету [7].

Гелікоптерам фірми Сікорського належала більшість світових рекордів, у тому числі й абсолютних. Корпорація видатного конструктора посіла одне з чільних місць у світовому вертольотобудуванні та по праву займає його до сьогодні.

### *Література*

1. Сікорський Ігор Іванович. URL: <https://kpi.ua/sikorsky-foto>. (дата звернення: 01.11.2023).

2. Гуца Н. 10 фактів про геніального авіаконструктора Ігоря Сікорського. URL: <https://slovopys.kubg.edu.ua/10-faktiv-pro-henialnoho-aviakonstruktora-ihoria-sikorskohto/> (дата звернення: 30.10.2023).

3. Chapple A., Ваннек Л. Неймовірні «залізні птахи» киянина Ігоря Сікорського. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/the-man-who-made-bombers-for-the-tsar-and-helicopters-for-the-us-president/29243651.html> (дата звернення: 01.11.2023).

4. Ігор Сікорський: історія успіху авіаконструктора з Києва, на вертольотах якого літали президенти США. URL: <https://tsn.ua/exclusive/igor-sikorskiy-vidatniy-aviakonstruktor-z-kiyeva-na-vertolotah-yakogo-litali-prezidenti-ssha-2380843.html> (дата звернення: 31.10.2023).

5. Містер Гелікоптер з Києва. URL: <https://naurok.com.ua/prezentaciya-mister-gelikopter-iz-kiyeva-294549.html> (дата звернення: 31.10.2023).

6. Соломаха О. Вони будували Київ: як Ігор Сікорський змінив світ. URL: <https://tykyiv.com/people/sikorskii-igor-ivanovich-biografiia-vidatnogo-aviakonstruktora-z-kiyeva/> (дата звернення: 30.10.2023).

7. 132 роки тому народився видатний авіаконструктор Ігор Іванович Сікорський. URL: <https://nau.edu.ua/ua/news/2021/5/132-roki-tomu-narodivsya-vidatniy-aviakonstruktor-igor-ivanovich-sikorskiy.html> (дата звернення: 31.10.2023).

**Стахнюк Р.П.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
**Колодяженський В.В.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Хмельницький університет управління та права  
імені Леоніда Юзькова  
Науковий керівник: Калюжний Р.А., д.ю.н., професор

## **ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПАСАЖИРІВ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Дана тема останніми роками залишається актуальною з огляду на наявність авіакатастроф, надзвичайних ситуацій, удосконалюються приписи нормативно-правових актів у цій сфері, але відсутні систематизовані наукові дослідження правового забезпечення безпеки пасажирів при здійсненні перевезень у цивільній авіації.

Відповідно до ст. 1 Повітряного кодексу України безпека авіації – це стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийняттого рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки [1].

Вимоги з техніки безпеки на борту повітряного судна встановлені Авіаційними правилами України, відповідно до яких повітряне судно має бути забезпечене необхідним комплектом аварійно-рятувального обладнання та засобами екстреної евакуації пасажирів в аварійній ситуації, речі, інвентар, обладнання мають бути надійно закріплені, усі учасники польоту мають бути ознайомлені із інструкцією з техніки безпеки та дотримуватись її, а також необхідно дотримуватись вимог до безпеки польоту осіб з інвалідністю або з обмеженою рухливістю, дітей та вагітних жінок [2].

Авіаційні правила України встановлюють загальні умови перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом, забезпечення безпеки польотів та якості обслуговування, їх дія поширюється на авіаційних перевізників та інших суб'єктів авіаційної

діяльності, діяльність яких пов'язана з перевезенням пасажирів і багажу повітряним транспортом

Авіаперевізник відповідає за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, але виключно у разі, якщо подія, яка стала причиною загибелі або тілесного ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажира.

Згідно з Регламентом № 300/2008 перед відправленням, повітряні судна повинні проходити огляд або догляд повітряного судна з метою забезпечення безпеки для забезпечення відсутності заборонених предметів на борту. Транзитні повітряні судна можуть підлягати іншим відповідним заходам [3].

На безпеку пасажирів фактично впливає і діяльність органів, служб щодо розробки, впровадження та забезпечення виконання Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, власних програм суб'єктів авіаційної діяльності, системі сертифікації та допуску до авіаційної діяльності, аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів.

Також важливі положення щодо безпеки пасажирів під час подорожі цивільною авіацією містить Повітряний кодекс України, який визначає необхідні заходи щодо недопущення актів незаконного втручання та їх врегулювання.

Акти незаконного втручання – акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації. Для мінімізації актів незаконного втручання проводяться превентивні заходи, які включають посилення заходів безпеки при певних умовах, контроль доступу та діяльності обслуговуючого персоналу, фізичний захист периметру, патрулювання, застосовуються спеціальні заходи безпеки здійснюються під час перевезення потенційно небезпечних пасажирів, а саме: осіб, які депортуються; небажаних осіб; осіб, які перебувають під вартою.

Врегулюванням кризових ситуацій у взаємодії з іншими органами займається уповноважений орган з питань цивільної авіації, який вживає необхідних заходів щодо забезпечення безпеки пасажирів та екіпажу повітряного судна, яке зазнало акту незаконного втручання під час їх перебування на землі, до того часу, поки вони не будуть в змозі продовжити виконувати свій політ.

Окрім вищезазначеного, можливе застосування заходів стримування, що застосовуються у разі, якщо інші методи відновлення порядку на борту повітряного судна виявилися неефективними, і полягають у тимчасовому обмеженні дій і свободи пересування порушника, унеможливленні проявів фізичного

насилюства або психологічного тиску з його боку стосовно інших осіб, які перебувають на борту повітряного судна під час виконання польоту.

Процедура виконання вищевикладених у тексті дій регулюється підзаконними нормативно-правовими актами.

Отже, вітчизняне правове забезпечення безпеки пасажирів при здійсненні перевезень у цивільній авіації є достатнім, деталізованим, відповідає сучасним вимогам практики, міжнародним договорам, ратифікованих Верховною Радою України. Вважаємо, що дотримання законодавства з теми дослідження забезпечує і забезпечуватиме надалі високий рівень безпеки.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

2. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» від 26 лист. 2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

3. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) від 11 бер. 2008 р. № 300/2008 про спільні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та про скасування Регламенту (ЄС) № 2320/2002. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_018-08#top](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_018-08#top) (дата звернення: 29.10.2023).

УДК 34:656.7.071.1 (7/8)(043.2)

**Стеценко К.О.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
**Головко С.Г.**, к.і.н., доцент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ІНСТИТУТ ПОВІТРЯНИХ МАРШАЛІВ США: ІСТОРИЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ**

Повітряні маршали – це люди під прикриттям, які присутні на пасажирських літаках з метою недопущення захоплення літака терористами. Вони є співробітниками правоохоронних органів або авіакомпаній [1]. Маршали мають безпечно та ефективно роззброїти терориста, не привертаючи уваги до себе та не завдаючи шкоди іншим пасажиром. Федеральна служба повітряних маршалів США є правоохоронним органом, що покликаний забезпечувати безпеку цивільної авіації від терористичних загроз. Головною метою служби

є виявлення та нейтралізація осіб, що намагаються захопити літаки. Важливо, щоб повітряні маршали не виділялися серед інших пасажирів, вони досконало володіють техніками розпізнавання поведінки терористів, навичками поводження з вогнепальною зброєю та навичками самооборони. Такі фахівці відіграють важливу роль у забезпеченні авіаційної безпеки та заспокоєнні пасажирів, співпрацюють з екіпажем літака та підтримують зв'язок з оперативним центром безпеки авіакомпанії або іншими правоохоронними органами на землі.

Програму з підготовки охоронців повітряних засобів заснував ще американський президент Джон Кеннеді, оскільки була небезпека викрадення літаків [3]. 1962 року 18 добровольців з Федеральної авіаційної адміністрації закінчили підготовку. Згодом у Федеральній авіаційній адміністрації створили окремих відділ авіаційної безпеки. Через декілька років повітряним маршалам видали вогнепальну зброю та вони пройшли навчання з самооборони в академії ФБР. Програма повітряних маршалів у 1970-х здійснювалася спільними зусиллями митної служби та Федеральної авіаційної адміністрації. У вересні 1970 року у відповідь на зростання кількості захоплень літаків ісламськими терористами, президент США Річард Ніксон наказав розмістити озброєних федеральних агентів на американських літаках. Спочатку цю роль виконували агенти з Міністерства фінансів США. Після ретельного навчання 1784 чоловіків та жінок прийшли на борт як офіцери авіаційної безпеки митниці (CSO), відомі як маршали [4]. Вони працювали на американських комерційних рейсах, внутрішніх та міжнародних. Також вони стежили за пасажирами в аеропортах США. Починаючи з 1974 року, повітряні маршали нечасто з'являлися на авіарейсах. 1985 року Рональд Рейган вирішив розширити програму повітряних маршалів і Конгрес США затвердив Акт з міжнародної безпеки та розвитку співробітництва. Після затвердження цього документу й захоплення терористами літака TWA Flight 847 1985 року кількість повітряних маршалів збільшили і вони зосередили свої зусилля на міжнародних рейсах. У 1990-х роках кількість викрадень літаків різко зменшилася, і повітряні маршали знову потрапили під скорочення. 2001 року налічувалося лише 33 маршали. Після теракту 11 вересня 2001 року їхня кількість збільшилася до 4000 осіб.

11 вересня 2001 року у Федеральному управлінні цивільної авіації було засновано Федеральну програму маршала авіації (FAMS). 125 колишніх спеціальних агентів митниці США були тимчасово призначені для допомоги в новій програмі, доки не буде підготовлений новий постійний персонал. FAMS було передано



Управлінню транспортної безпеки (TSA) [4]. 2003 року Федеральна служба повітряних маршалів перейшла з Управління безпеки транспорту (TSA) до Міграційної та митної правоохоронної служби США, 2005 року міністр внутрішньої безпеки Майкл Чертофф повернув її до TSA. Також він оголосив програму з шести пунктів для Міністерства внутрішньої безпеки, метою якої визначалася максимальна безпека, що має сприяти свободі, процвітання, мобільності та конфіденційності американців [2]. 2005 року служба повітряних маршалів почала патрулювати й неавіаційні об'єкти, а саме: автобусні термінали, вокзали. Це дозволило забезпечувати безпеку на різних транспортних вузлах та місцях громадського сполучення. У травні 2013 року колишній повітряний маршал Клей Байлз опублікував першу книжку про повітряних маршалів під назвою «Федеральна служба повітряних маршалів США: Історична перспектива, 1962-2012. 50 років служби», у якій описав маловідомі факти про роботу повітряних маршалів та про їхню 50-річну історію [5].

Повітряні маршали існують у Великій Британії, США, Канаді, Ізраїлі, Індії, Австрії, Франції, Австралії. 2001 року уряд Австралії доручив Австралійській федеральній поліції розпочати програму «Офіцер повітряної безпеки» (Air Security Officer), що забезпечує присутність озброєного офіцера на місцевих та міжнародних рейсах авіакомпаній, зареєстрованих в Австралії. 2002 року у Канаді було започатковано програму захисту літаків та підписано «Меморандум взаєморозуміння» між Міністерством транспорту та Канадською службою безпеки авіаційного транспорту. У програмі беруть участь офіцери Кінної поліції під прикриттям, які присутні на деяких внутрішніх та міжнародних рейсах. 2001 року індійські авіакомпанії запровадили повітряних маршалів, які набиралися з офіцерів Національної гвардії безпеки Індії. В Ірландії функції повітряних маршалів виконують спецназ поліції Ірландії та Корпус армійських рейнджерів.

Наразі в Україні відсутня така практика, працюють лише маршали залізничної безпеки на вокзалах і в поїздах Укрзалізниці. Це працівники відомчої воєнізованої охорони, завдання яких контролювати безпекову ситуацію на пасажирських перевезеннях [6]. На нашу думку, з відновленням авіасполучення для зручності пересування пасажирів та дотримання вимог безпеки авіатранспорту постане питання створення інституту повітряних маршалів у нашій країні.

### Література

1. Федеральна служба повітряних маршалів. URL: <https://www.wikidata.uk-ua.nina.az> (дата звернення: 27.10.2023).
2. Homeland Security Secretary Michael Chertoff Announces Six-Point Agenda for Department of Homeland Security. URL: [http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/dhs/chertoff\\_6points.htm](http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/dhs/chertoff_6points.htm) (дата звернення: 30.10.2023).
3. Карпенко Т. Хід «повітряним маршалом». URL: <https://www.dw.com/uk>.
4. Sky marshal reunion. URL: [http://www.cbp.gov/xp/CustomsToday/2004/June/other/sky\\_marshal.xml](http://www.cbp.gov/xp/CustomsToday/2004/June/other/sky_marshal.xml) (дата звернення: 27.10.2023).
5. Clay W. Biles The United States Federal Air Marshal Service: A Historical Perspective, 1962-2012: «Fifty Years of Service». Wendy De La Cruz. May 30, 2013. 280 p.
6. Касіян В., Водяний А. В УЗ з'явилася воєнізована охорона без форми. Її назвали «маршалами безпеки». URL: <https://biz.liga.net/ua/all/transport/novosti/v-uz-poyavilas-voenizirovannaya-ohrana-bez-formy-ee-nazvali-marshalami-bezopasnosti> (дата звернення: 28.10.2023).

УДК 34:338.45(043.2)

**Тіщенко Л.В.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Варава І.П., доктор філософії

## ПОВІТРЯНЕ ТА АВІАЦІЙНЕ ПРАВО: СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ

Правове регулювання суспільних відносин у сфері повітряного простору відіграє важливу роль в соціальному бутті будь-якої країни, її політичному, військовому, економічному, господарському, екологічному житті. У контексті безпеки упорядкування відносин їх учасників у повітряному просторі потребує і у змісті національної безпеки, її складових – безпеки людини, суспільства, держави, світового співтовариства. Не є виключенням і правове регулювання суспільних відносин у сфері повітряного простору України, що потребує нормативно-правового узгодження інтересів учасників суспільних відносин у повітряному просторі та викликає особливий інтерес до формування правовідносин у повітряному просторі.

Як відомо, повітряне й авіаційне право – галузі права, що регулюють діяльність повітряного простору, аеропортів, авіакомпаній, повітряних перевезень та всіх інших аспектів пов'язаних з авіацією. Правові норми повітряного та авіаційного права мають своє зовнішнє вираження у відповідній системі джерел

повітряного права, тих нормативно-правових актів, система яких актів побудована за певною ієрархічною структурою, яку можна кваліфікувати наступним чином: міжнародні договори; Конституція України; законодавчі акти; постанови Верховної Ради України; укази та розпорядження Президента України; постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України; накази, інструкції центральних органів виконавчої влади; нормативні акти Державної авіаційної служби; нормативні акти державних адміністрацій та органів місцевого самоврядування. Конституція України від 28 червня 1996 р. має вищу юридичну силу і виступає юридичною базою поточного повітряного законодавства, її положення є визначальними для правового регулювання авіаційної діяльності [4, с. 41,42].

Розвиток повітряного та авіаційного права відбувається в процесі пристосування до змін у галузі авіаційної діяльності та суспільних вимог. Адже світова авіаційна індустрія вимагає постійного оновлення та адаптації правових норм та регуляцій. Сучасна глобалізація авіаційної індустрії ставить виклики перед міжнародним повітряним правом. Розвиток нових технологій, збільшення обсягів повітряних перевезень та виникнення нових зон регулювання вимагають постійної координації та гармонізації правових норм між країнами. Одним з найважливіших аспектів розвитку авіаційного права, закономірним і логічним завданням є завдання забезпечення безпеки у цивільній авіації [2, с. 194].

Ще одним пріоритетним завданням авіаційного права є захист прав пасажирів, зокрема відшкодування за затримки чи скасування рейсів, право на інформацію та підтримку під час подорожі, що суттєво впливає на розвиток авіаційного права. Саме тому законодавство стає все більш спрямованим на захист прав споживачів авіаційних послуг [3, с. 265].

Серйозним викликом для галузі авіаційного права є також впровадження нових технологій, таких як цифрова авіація, безпілотні системи та аеротаксі, що ставить перед правовою системою завдання врегулювання їх експлуатації та забезпечення безпеки та приватності [3, с. 218].

Окрім окреслених проблем, зростає увага до проблем забруднення довкілля та зміни клімату призводить до потреби регулювання екологічних аспектів повітряного та авіаційного права, включаючи скорочення викидів CO<sub>2</sub> та використання біологічних палив [3, с. 103].

Та слід зазначити, що сучасне авіаційне право України ми не можемо розглядати без міжнародного повітряного права, яке

регулює відносини між суб'єктами міжнародного права у зв'язку з використанням повітряного простору з метою міжнародних повітряних польотів. До системи міжнародного повітряного права входять принципи, які регулюють діяльність міжнародної цивільної авіації в цілому, як от: принцип суверенітету, принцип свободи польотів і принцип безпеки авіації та інші [1, с. 97].

Вищевикладене спонукає до висновку, що авіаційний транспорт є одним із найбільш уразливих об'єктів, а безпека цивільної авіації є невід'ємною частиною національної безпеки. 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 повноцінної діяльності.

#### *Література*

1. Анцалевич Г.О. Міжнародне право: підручник. Київ: Алерта, 2003. 409 с.
2. Крестовська Н.М., Матвєєва Л.Г. Теорія держави і права. Підручник. Практикум. Тести: підручник. 2-ге вид., випр. і допов. Київ: Юрінком Інтер, 2019. 584 с.
3. Раскалей М.О. Окремі зобов'язання держав у сфері міжнародного повітряного права. Стан та перспективи. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2013. Вип. 6-2 (2). С. 155-158.
4. Старчук О.В. Щодо поняття принципів права. *Часопис Київського університету права*. 2012. № 2. С. 40-43.

УДК 34:629.734/.735-049.32(043.2)

**Хубулов І.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

### **УКРАЇНСЬКА «МРІЯ»: РЕКОРДИ, ВТРАТА І ВІДНОВЛЕННЯ**

Ан-225 «Мрія» – це надмасивний літак для транспортних перевезень, який був створений 1988 року київським конструкторським імені О. Антонова. Літак був побудований, насамперед, для потреб у галузі космонавтики, для переправлення

вантажів, космічних кораблів багаторазового використання «Буран» і компонентів ракетної системи «Енергія».

Перший політ літак Ан-225 здійснив 21 грудня 1988 року із заводського аеродрому Святошин. Літак підняв у повітря екіпаж у складі командира Олександра Галуненка, другого пілота Сергія Горбика, штурмана Сергія Нечаєва, бортінженерів Олександра Шулеценка та Володимира Гусара, радиста В'ячеслава Білоусова, провідного інженера з льотних випробувань Михайла Харченка [1]. 22 березня 1989 року українська «Мрія» з вантажем 156,3 т піднялася в повітря і за 3 год 45 хв польоту встановила 110 світових рекордів за швидкістю, висотою, вантажопідйомністю. 11 вересня 2001 року Ан-225 встановив 124 світових і 214 національних рекордів. Літак перевіз максимальний комерційний вантаж, маса якого складала 247 т. Він встановив абсолютний рекорд вантажопідйомності, переправивши вантаж масою 253,8 т. Усього на рахунку літака 240 світових рекордів, що є абсолютним рекордом у галузі всієї авіації [2].

Незважаючи на те, що літак був створений задля масштабних цілей, наступні 30 років він виконував функції транспортних перевезень інших важливих ресурсів, а саме: генераторів, турбін, медичних засобів у часи пандемії тощо.

27 лютого 2022 року у результаті повітряної атаки російських окупантів на аеропорт Гостомель під Києвом один із найбільших та найпотужніших літаків у світі був знищений. На момент повномасштабного вторгнення літак перебував в аеропорту Гостомель. Ще 26 січня Німеччина запропонувала розмістити у Лейпцигу увесь парк літаків ДП «Антонова». Українська сторона не одразу прийняла пропозицію німців, тривали переговори [3]. Технічно літак був придатний для виконання цього рейсу. Лишалось лише оформити документи в Державній авіаційній службі України. Зранку 24 лютого літак був на стоянці, готовий до перельоту. На жаль, о 5 ранку було сповіщено про удар, якого зазнав аеродром Бориспіль, а потім і аеродром Гостомель. Існував великий ризик загрози збиття літака в повітрі чи його перехоплення, тому було прийнято рішення перемістити «Мрію» зі стоянки під елінг задля того, щоб забезпечити її захист.

Один із головних конструкторів Ан-225 Анатолій Вовнянко зазначав, що якби Україні вдалося зберегти літак, його б неодмінно використовували задля транспортування військової техніки, бо за один переліт «Мрія» могла здійснити перевезення 9-10 бойових машин піхоти M2 Bradley [4].

Керівництво «Укроборонпрому» прийняло рішення реконструювати Ан-225. Будувались одночасно два корпуси літаків, один із екземплярів вцілів і тому його фюзеляж може бути використаним задля відбудови величного рекордсмена незалежної України. Різні експерти називають різну вартість відбудування «Мрії» від 500 млн євро до 3 млрд доларів. На даний час є приблизно 30% комплектуючих, які можна використати. Конструктор Анатолій Вовнянко зазначив, що літак можна відбудувати за 100-150 млн доларів.

Державне підприємство «Антонов» створило фонд відновлення літака. Потім повідомило, що проєкт буде здійснюватися в широкій міжнародній кооперації, за участю провідних компаній та підприємств глобальної авіаіндустрії [5].

Наша «Мрія» є одним із найвизначніших досягнень українського народу. Для України Ан-225 має важливе і визначальне значення, він є не лише показником високого технологічного прогресу, а й візитівкою нашої держави. За час свого існування літак «Мрія» був вагомим ресурсом для космічної галузі, виконував функції транспортування важких комерційних, технічних вантажів та гуманітарної допомоги. У світовому контексті Ан-225 відіграв важливу роль у глобальних логістичних операціях та сприяв розвиткові міжнародної співпраці у галузі транспортування масивних вантажів. Тому його відновлення є надзвичайно важливим як для України, так і для світу. Прогнозована вартість відновлення літака варіюється у досить великих цифрах, через що відшкодування матеріальних збитків може зайняти декілька поколінь. Якщо нам все ж таки вдасться відбудувати українського рекордсмена, його неодмінно можна буде використовувати для перевезення не лише гуманітарної допомоги, а і для перевезення воєнної техніки з європейських країн-партнерів. Ця місія є надзвичайно важливою в сучасних умовах, тому можна сказати, що українській «Мрії» – бути!

#### *Література*

1. Поплавський М. 21 грудня 1988 року Ан-225 «Мрія» вперше піднявся в небо. URL: <https://armyinform.com.ua/2019/12/21/21-grudnya-1988-roku-an-225-mriya-vpershe-pidnyavsya-v-nebo/> (дата звернення: 02.11.2023).

2. АН-225 «Мрія». Суперважкий транспортний літак. URL: <https://www.antonov.com/history/an-225-mriya> (дата звернення: 03.11.2023).

3. Чому не вдалося врятувати «Мрію» і хто в цьому винен. URL: <https://novy.tv/ua/news/2022/06/01/chomu-ne-vdalosya-vryatuvaty-mriyu-i->

hto-v-czomu-vynen/ (дата звернення: 01.11.2023).

4. Рогальська А. «Мрію» кинули напризволяще, а її відбудову переоцінили вп'ятеро, – конструктор Ан-225 Вовнянко. URL: <https://www.stopcor.org/ukr/section-suspilstvo/news-mriyu-kinuli-naprizvolyasche-a-ii-vidbudovu-pereotsinili-vpyatero-konstruktor-an-225-vovnyanko-27-02-2023.html>. (дата звернення: 02.11.2023).

5. Стасюк А. Зруйнована «Мрія». Чи вигідно Україні відбудувати знищений літак. URL: <https://suspilne.media/234453-zrujnovana-mria-ci-vigidno-ukraini-vidbudovuvati-znisenij-litak/> (дата звернення: 02.11.2023).

УДК 34:629.78(477)(043.2)

**Швидун К.О.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

## **ЛЕОНІД КАДЕНЮК: МІСІЯ – КОСМОС**

Леонід Каденюк, перший та єдиний астронавт незалежної України, народився в селі Клішківці Хотинського району Чернівецької області. Минуло 62 роки від першого польоту людини в космос, на навколосеземній орбіті побувало багато космонавтів, серед яких п'ятнадцятеро українців. І єдиний, хто побував там за часів незалежної України, – це Леонід Каденюк, який стверджував, що «на нашій планеті немає нічого неможливого» [1].

Після закінчення середньої школи 1967 року вступив до Чернігівського вищого військового авіаційного училища льотчиків та отримав диплом льотчика-інженера за спеціальністю «Пілотування та експлуатація літальних апаратів». За роки навчання в училищі опанував польоти на надзвукових літаках-винищувачах, а 1971 року був призначений льотчиком-інструктором цього ж закладу. 1989 року Леонід Каденюк закінчив Московський авіаційний інститут за спеціальністю «Інженер-механік», де здобув вже другу вищу освіту [2].

1995 року він увійшов до групи космонавтів Національного космічного агентства України, а вже 1996 року Національне космічне агентство та Академія наук України готували наукову програму польоту. Стати учасниками польоту планували 28 кандидатів, обрано було четверо, один з них Леонід Каденюк, якому віддавали перевагу фахівці з NASA. Цього ж року Леонід Каденюк з дублером Ярославом Пустовим прибули до Космічного центру ім. Ліндона Джонсона у Х'юстоні для підготовки

до космічного польоту. Про його участь у місії особисто домовлявся президент Леонід Кучма з президентом Біллом Клінтоном [2].

З 19 листопада по 5 грудня 1997 року Леонід Каденюк здійснив політ на американському транспортному космічному кораблі «Колумбія» місії STS-87, де проводив дослідження щодо впливу невагомості на вегетацію рослин. Завдяки йому в космосі вперше було розгорнуто прапор і прозвучав гімн України, а також побував герб і томик «Кобзаря», який був подарований Національному музею Тараса Шевченка в Каневі [2]. Унікальний прапорець, що побував на навколосезонній орбіті, можна побачити на виставці «Прапори Незалежності» у Національному музеї історії України в Києві. Екіпаж налічував 6 осіб, серед яких: четверо американців, японець та українець.

У космонавтів було завдання провести експерименти з трьома видами рослин: ріпою, соєю і мохом. Ціллю проведення цих експериментів було вивчення впливу стану невагомості на фотосинтетичний апарат рослин, запліднення та розвиток зародка, вміст фітогормонів у рослинах ріпи, вуглеводневий метаболізм та ультраструктуру клітин пагонів сої, процес ураження їх патогенним грибом фітофтори. Також досліджувався процес фотосинтезу, завдяки якому існує життя на Землі [5].

Леонід Каденюк виконав усі експерименти та й здійснив велике досягнення для нашої держави, що дозволило назвати Україну космічною країною. За словами нашого видатного українця, космічний політ справляє надзвичайно багато вражень, але основне – це те, що все побачене, відчуте й пережите в Космосі, змушує по-особливому сприймати життя на Землі. Коли дивишся на Землю з Космосу, постає бажання дбати про неї, берегти її природу.

1998 року Леоніда Костянтиновича було призначено начальником управління авіації Сил Протиповітряної оборони України, він став заступником генерального військового інспектора при Президентові України з обов'язками позаштатного помічника з питань авіації та космонавтики. У грудні 1999 року Леоніду Каденюку було присвоєно Звання Героя України із врученням ордена «Золота Зірка» № 4. У травні 2002 року Каденюка було обрано депутатом Верховної Ради України, де він активно займався питаннями покращення соціального забезпечення військовослужбовців та авіаторів, входив до складу парламентської слідчої комісії з розслідування причин кризового стану в авіації в Україні. На посаді заступника голови Комітету з національної безпеки та оборони підтримав ідею створення в Україні власного загону космонавтів. Планувалася підготовка до експедиції українського космонавта на



Міжнародну космічну станцію у 2006-2008 роках. З 2011 року став радником прем'єр-міністра України з питань авіації і космонавтики.

2012 року Леонід Каденюк відвідав Національний авіаційний університет та залишив свій слід там, де зараз крокують майбутні інженери, пілоти, космонавти, посадивши дерево на території закладу. На запитання – навіщо літати в космос, він відповідав коротко: щоб покращити життя на землі [4].

Незадовго до трагічної смерті у Леоніда Каденюка з'явився шанс вдруге побувати в космосі. Він отримав запрошення увійти до складу екіпажу місії на приватній космічній станції у 2021 році. Леоніда Костянтиновича не стало 31 січня 2018 року, але в небі він залишиться назавжди: астероїд № 399673, відкритий ще 2004 року Андрушівською астрономічною обсерваторією, названо на його честь – Каденюк [3].

Отже, шлях, який пройшов Леонід Каденюк для здійснення своєї мрії, неймовірно складний. Він – надзвичайна людина, був і залишається зразком для молоді, як потрібно вчитись, працювати, йти до своєї мрії, любити життя, родину і Україну. Настане час і саме 19 листопада, коли Леонід Костянтинович полетів у космос, ми будемо відзначати День української космонавтики.

#### *Література*

1. Касумова Р. «На Землі немає нічого неможливого». Леонід Каденюк про мрію і її втілення. URL: <https://life.pravda.com.ua/society/2018/01/31/202340/> (дата звернення: 01.11.2023).

2. 1951 – народився Леонід Каденюк, перший космонавт незалежної України. URL: <https://uinp.gov.ua/istorychnyy-kalendar/sichen/28/1951-narodyvsya-leonid-kadenyuk-pershyy-kosmonavt-nezalezhnoyi-ukrayiny> (дата звернення: 30.10.2023).

3. Карабань С. Леонід Каденюк: Там розумієш, наскільки неправильно живе суспільство. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/2393703-leonid-kadenuk-tam-rozumies-naskilki-nepravilno-zive-suspilstvo.html> (дата звернення: 01.11.2023).

4. Леонід Каденюк брав із собою у космос «Кобзаря» Шевченка і прапор України. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/29010288.html> (дата звернення: 31.10.2023).

5. Лук'янов О. Леонід Каденюк – перший космонавт України (на матеріал Національного музею України). *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. 2019. Вип. 52. Том 2. С. 149-152.

**Щербакова О.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Череватюк В.Б., к.і.н., доцент

## **АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА УКРАЇНИ ТА США: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ**

Авіаційне право в сучасному світі стає все більш актуальним і важливою галуззю, оскільки міжнародний рух пасажирів та вантажів залишається однією з ключових складових глобальної економіки та комунікацій. Кожна з цих країн має свою власну систему правових норм, які регулюють діяльність авіаційних підприємств та екіпажів повітряних судів. Водночас, обидві країни є ключовими учасниками міжнародної авіаційної спільноти, тому порівняльний аналіз їхніх нормативно-правових актів та практики може розкрити схожості та відмінності в регулюванні цієї сфери.

Законодавство України містить чітке визначення екіпажу повітряного судна. Відповідно до Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів, затверджених Наказом Державного Департаменту авіаційного транспорту України й Міністерства внутрішніх справ України від 11 червня 1996 р. № 168/397, екіпаж повітряного судна – особи авіаційного персоналу, яким в установленому порядку доручено виконувати певні обов'язки з керування й обслуговування повітряного судна для здійснення польотів [1]. Ч. 1 ст. 57 Повітряного кодексу України зазначає, що екіпаж повітряного судна складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону [2].

Льотний екіпаж (особи, які мають спеціальну підготовку й виконують функціональні обов'язки у складі екіпажу на борту повітряного судна в польоті) виконує обов'язки, пов'язані з керуванням повітряного судна в польоті. Комплектація обслуговуючого персоналу залежить від призначення повітряного судна й умов польоту. До таких відносять: бортпровідників, борт операторів транспортних літаків та інших фахівців.

Поіменний список членів екіпажу визначається експлуатантом перед кожним польотом, що передбачено статтею 57 Повітряного кодексу України [2].

Стосовно адміністративно-правових вимог, які висувуються до авіаційного персоналу, то авіаційний персонал має відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлене свідоцтво згідно з авіаційними правилами України. Свідоцтво члена екіпажу видається для виконання польотів на повітряних суднах, зареєстрованих в Україні. На повітряному судні України можуть виконувати польоти пілоти та інші члени екіпажу, які мають свідоцтва, видані іншою державою, в разі визнання їх Державіаслужбою України [3]. Також обов'язковими законодавчо передбаченими вимогами до персоналу є обов'язковість авіаційного страхування, отримання ліцензій і дозволів на проведення спеціальних робіт з використанням авіаційного транспорту, проходження медичних комісій та інші вимоги, які передбачені як законодавством України, так і конвенціями.

Адміністративно-правовий статус екіпажу повітряних судів в Сполучених Штатах Америки регулюється різними законами та нормативно-правовими актами. Основні норми та статті, що визначають цей статус, включають: Федеральний авіаційний закон Сполучених Штатів Америки (Federal Aviation Act of the United States [4]), що встановлює загальні принципи регулювання авіаційної діяльності в США. Він містить положення, що стосуються ліцензування та кваліфікації членів екіпажу, а також правил їхньої діяльності. Федеральні авіаційні правила (Federal Aviation Regulations, FARs [5]) встановлюють вимоги до безпеки та регулювання повітряних судів, включаючи вимоги до членів екіпажу, їхньої кваліфікації та тривалості тренувань. Аеронавігаційна служба Сполучених Штатів Америки (Federal Aviation Administration, FAA): FAA відповідає за виконання законодавства та нормативно-правових актів, пов'язаних з авіаційною діяльністю в США, включаючи надання ліцензій та сертифікатів членам екіпажу. Практичні навчальні посібники (Practical Test Standards, PTS): PTS визначають стандарти та вимоги до проходження практичних іспитів для членів екіпажу повітряних судів.

Порівняльний аналіз розкрив ряд суттєвих висновків. Обидві країни визнають важливість адміністративного регулювання авіаційного сектору, але в деталях підходи відрізняються. Україна та США мають подібні структури адміністративного контролю, включаючи вимоги до ліцензування та кваліфікації екіпажів. Проте різниця в інструментах регулювання, таких як законодавство, нормативи та процедури, свідчить про відмінності в підходах. Обидві країни надають велике значення захисту прав та інтересів

екіпажу повітряних судів. Українське та американське законодавство визнають принципи справедливості, безпеки та соціального захисту авіаційних працівників. Обидві країни активно співпрацюють на міжнародному рівні з метою впровадження стандартів і норм Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Це свідчить про важливість гармонізації правових норм та стандартів в глобальній авіаційній спільноті. Незважаючи на подібність завдань, які стоять перед Україною та США у сфері адміністративного регулювання авіаційної діяльності, існують також індивідуальні виклики та можливості для кожної з цих країн. В цілому, порівняльний аналіз адміністративно-правового статусу екіпажу повітряного судна в Україні та США свідчить про важливість співпраці та обміну досвідом між цими країнами для досягнення вищого рівня безпеки та ефективності в авіаційній сфері. Дослідження такого роду може послужити основою для подальших реформ та удосконалення авіаційного законодавства та практики в інших країнах.

#### *Література*

1. Про затвердження Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів: Наказ Державного Департаменту авіаційного транспорту України та Міністерства внутрішніх справ України від 11 черв. 1996 р. № 168/397. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-96>. (дата звернення: 02.11.2023).

2. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#n525>. (дата звернення: 02.11.2023).

3. Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 7 груд. 1998 р. № 486. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0833-98>. (дата звернення: 02.11.2023).

4. Federal Aviation Act of the United States of 1958. URL: <https://libraryonline.erau.edu/online-full-text/books-online/Aviationlawpt1.pdf>

5. Federal Aviation Regulations of 1958. URL: <http://www.aviation-safety-bureau.com/federal-aviation-regulations.html> (дата звернення: 01.11.2023).

## **РОЗДІЛ 2**

# **СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПІСЛЯВОЄННОГО РОЗВИТКУ ПУБЛІЧНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУСПІЛЬНИХ ВІДНОСИН У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

УДК 340:325.1(043.2)

**Бандар Нізар Махмудович,**  
Консул Посольства України в Королівстві Саудівська Аравія

### **ВІДНОВЛЕННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО АВІАСПОЛУЧЕННЯ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ МІГРАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ**

Після початку повномасштабної війни РФ проти України 24.02.2022 р., відповідно до Повітряного кодексу України та пп. 2 п. 30 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого Постановою КМУ від 6 грудня 2017 р. № 954 (далі – Положення) органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху (далі – ОЦВС) та Державною авіаційною службою України було вжито заходів щодо закриття повітряного простору України для цивільних користувачів повітряного простору. Внаслідок цього також було призупинено надання аеронавігаційних послуг у повітряному просторі України.

Відповідно до п. 32 заборона на використання повітряного простору встановлюється на постійній основі. Обмеження щодо використання повітряного простору України встановлюються на постійній або тимчасовій основі. Відповідно до п. 7 статті 46 Повітряного кодексу України органи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху можуть заборонити виліт повітряного судна з аеродрому України, приліт повітряного судна до аеродрому України або на проліт територією України на підставах та в порядку, встановлених центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, спільно з Міністерством оборони України.

При цьому, слід зазначити, що в Україні вже були випадки тимчасового закриття повітряного простору, зокрема у зоні проведення антитерористичних операцій починаючи з 2014 року, а також в рамках обмежувальних заходів щодо недопущення розповсюдження коронавірусної інфекції, коли Кабінетом Міністрів

України було прийнято Постанову від 23 березня 2020 р. № 228 та введено в дію заборону з 12 год. 00 хв. 24 березня 2020 р. прийняття та відправлення повітряних суден, що виконують пасажирські перевезення осіб, які здійснюють подорож з туристичною метою. Крім того, прийняття та відправлення повітряних суден мало здійснюються виключно через державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» або у разі неможливості прийняття та відправлення повітряних суден через державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького» як резерву.

У період 2020-2021 років на фоні поширення коронавірусу сучасний світ вперше в новітній історії зіткнувся з ситуацією, коли у глобальних масштабах урядами країн приймалися рішення щодо закриття кордонів та введення карантинних обмежень, що безпосередньо вплинуло на авіаційну галузь, та, як результат, світові міграційні процеси, кількісні показники імміграції та еміграції, міграційний потік.

Водночас, у новітній історії існує ряд випадків, коли повітряний простір держав був закритий саме через військову загрозу. Декільком країнам, у тому числі Німеччині та Японії після Другої світової війни вдалося успішно розвивати свою авіаційну галузь. Німецька «Lufthansa» та японська «Japan Airlines» (JAL) є яскравими прикладами того, як роль держави та інвестиції можуть відродити цивільну авіацію у післявоєнний період. Також у цьому контексті можна відзначити динамічне відновлення авіаційної галузі в Державі Кувейт після повномасштабного військового вторгнення на її територію Республікою Ірак.

У контексті порушеної тематики, також слід підкреслити ряд випадків, коли військові дії та загроза обстрілів не призупиняла діяльність цивільної авіації або призупинення було недовготривалим.

Напевно найяскравішим прикладом є Ізраїль, де цивільна авіація продовжує свою роботу під час конфліктів. Незважаючи на ймовірні ризики, ізраїльська авіаційна промисловість, зосереджена навколо міжнародного аеропорту Бен-Гуріон, продовжує працювати із застосуванням жорстких заходів безпеки. Ізраїльська авіакомпанія «El Al» є однією з найбезпечніших авіакомпаній у світі з точки зору додаткового оснащення повітряних суден, а авіаційна влада країни має досвід управління польотами в напружених ситуаціях. Також, в обмеженому вигляді продовжувалося виконання авіарейсів під час військових конфліктів у Єменській Республіці, Республіці Судан, на півдні Саудівської Аравії тощо.

У період з 24.02.2022 по теперішній час в Україні, як серед державних та ділових кіл декілька разів підіймалося обговорення безпечності та можливості часткового відкриття повітряного простору України. Питання ускладнюється ризиками нанесення цілеспрямованої атаки засобами дальнього ураження, необхідністю погодження щодо відновлення авіасполучення великою кількістю причетних державних органів та посадових осіб, необхідності встановлення додаткових засобів ППО, проведення великого комплексу заходів по облаштуванню аеропортів, погодження питання страхування повітряних суден, у тому числі з відповідністю до чинних вимог ІКАО та згідно з Регламентом ЄС № 785/2004 Європейського Парламенту та Ради від 21 квітня 2004 року «Про вимоги до страхування авіаперевізників та операторів повітряних суден». Зокрема, важливим питанням є врахування закріплених статтею 7 зазначеного регламенту вимог щодо мінімальних сум страхування у співвідношенні до ваги повітряного судна, що негативно впливає на рішення авіаперевізників у контекст оцінки ризиків.

У разі ухвалення компетентними органами України рішення про часткове відновлення повітряного простору України до закінчення воєнного стану в Україні, найбільш пріоритетним варіантом є використання на першому етапі міжнародного аеропорту імені Данила Галицького у Львові.

Певний час, серед експертних кіл озвучувався варіант з використанням у вигляді першого аеропорту для міжнародних пасажирських авіаперевезень під час дії воєнного стану міжнародний аеропорт у м. Ужгород, що обумовлено технічними особливостями злітно-посадкової смуги, розташованих у напрямку державного кордону України зі Словацькою Республікою. Попри це, відсутність належної цивільної інфраструктури, а також невідповідність технічних характеристик злітно-посадкової смуги для прийому більшості цивільних повітряних суден, не дозволили реалізуватися зазначеним задумам.

Попри триваючу повномасштабну військову агресію РФ проти України, у контексті міграційної політики нашої держави вкрай важливим є відновлення авіасполучення, принаймні частково та з урахуванням безпекових чинників. Враховуючи поточну ситуацію, найбільш імовірним є сценарій, що у разі погодження поетапного відкриття повітряного простору, Львів стане першим містом, у якому аеропорт буде задіяний у галузі цивільної авіації під час дії воєнного стану або відразу після його припинення. Важливим аспектом є всебічна підтримка вітчизняних авіаперевізників з боку держави, у

тому числі у питаннях страхування повітряних суден. З точки зору міграційних потоків, слід очікувати поступове повернення до показників пасажиропотоку 2021 року лише після повноцінного відновлення галузі цивільної авіації. У цьому контексті важливим є відкриття повітряного простору й для іноземних повітряних суден, що сприятиме надходженню в бюджет України коштів за використання відповідних аеронавігаційні послуг. Найближчими роками слід очікувати збереження низької, але поступово зростаючої динаміки на імміграційні потоки серед іноземців. При цьому, для відновлення економіки України, уповільнення відтоку людського капіталу з України, повернення більшої кількості громадян України на Батьківщину, полегшення логістичних та візових умов, інвестиційних надходжень та ряду інших важливих чинників - відновлення функціонування принаймні одного міжнародного аеропорту на території України, з виконанням регулярних авіарейсів до найбільш запитуваних локацій, наприклад у Польщу, Туреччину, Німеччину, Італію тощо є стратегічно важливим питанням.

Додатковим аргументом на користь погодження наведеного вище варіанту є заплановане запровадження державами-членами Шенгенської Угоди Європейської системи інформації та авторизації подорожей (ETIAS), що суттєво змінить існуючий механізм подорожей для громадян України, насамперед які перетинають європейські країни виключно з метою транзиту та з урахування відсутності альтернативних шляхів через відсутність авіасполучення з України.

Відтак, слід констатувати, що, з урахуванням неможливості прогнозування терміну дії воєнного стану в Україні, з метою уповільнення еміграційних процесів, збільшення імміграційних процесів та максимально можливе збереження пасажиропотоку, насамперед серед громадян України, вкрай важливим є вивчення можливості посилення технічної та безпекової складових для реалізації проекту відновлення регулярного авіасполучення між Львовом та, за певних умов, Ужгородом та/або Чернівцями та/або Івано-Франківськом з аеропортами іноземних держав.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49. Ст. 536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>

2. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 груд. 2017 р. № 954. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017->



%D0%BF#n80

3. Питання перевезень авіаційним транспортом: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 23 берез. 2020 р. № 228. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/228-2020-%D0%BF#Text>

4. Про вимоги до страхування авіаперевізників та операторів повітряних суден: Регламент ЄС № 785/2004 Європейського Парламенту та Ради від 21 квіт. 2004 р. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32004R0785>

5. Європейська система інформації та авторизації подорожей (ETIAS). URL: [https://travel-europe.europa.eu/etias/what-etias\\_en](https://travel-europe.europa.eu/etias/what-etias_en)

УДК 343.98.067(477)(043.2)

**Заєць О.М.**, к.ю.н., доцент,  
Люксембурзький центр дослідження  
Європейських реформ, Люксембург

## **СТРАХУВАННЯ ВІЙСЬКОВИХ РИЗИКІВ**

Збройна агресія Російської Федерації проти України, яка розпочалася з окупації Криму в лютому-березні 2014 р., гібридної війни на Донбасі – з квітня 2014 р. та відкритого повномасштабного збройного вторгнення 24 лютого 2022 р. і супроводжується безпрецедентним знищенням українського цивільного населення, включаючи дітей, руйнуванням українських міст, культурних і духовних цінностей, змушує керівництво країни і звичайних людей, в пошуках міжнародного захисту, справедливості та покарання агресора, апелювати до норм міжнародного права щодо пошуків механізмів відшкодування завданих збитків через використання можливостей інституту страхування.

Події 24 лютого 2022 року підвищили свідомість вразливості сучасного суспільства перед атаками з джерел, які раніше не передбачалися. Зараз, як ніколи, торгівля є джерелом життя глобальної економіки. Товари, вироблені в Європі, представлені на полицях магазинів по всій території України. Ліки, вироблені в Європі, є в аптеках кожної області України. Як показали останні коливання цін, ціни на дизельне паливо та бензин базуються на вартості імпортової нафти. Якщо переважає війна або загроза війни, міжнародна торгівля все одно продовжується, хоча й дещо зменшеними темпами, і вантажовідправники потребують певної форми захисту своїх товарів під час транзиту.

Інститут страхування від воєнних ризиків бере свій початок із законодавства часів Першої світової війни, коли було створено

агенцію для доповнення неадекватного страхування від воєнних ризиків, яке тоді було доступне на ринку комерційного страхування. Це агентство – Бюро страхування військових ризиків – мало повноваження страхувати американські судна, фрахт, вантаж і екіпаж від збитків або збитків, спричинених ризиками війни. Згодом це агентство було скасовано, і його функції щодо торговельного судноплавства почала виконувати Морська адміністрація, Департамент торгівлі.

Через значні збитки, яких зазнали американські морські страховики на ранніх етапах Другої світової війни, у 1942 році Федеральний уряд США запровадив програму відшкодування за воєнний ризик, щоб запобігти зриву водної торгівлі шляхом забезпечення захисту судновласників і запобігання невинуватим збільшенню ставок страхування. Ця програма відшкодування закінчилася після припинення бойових дій Другої світової війни, і комерційні страховики повернулися до сфери воєнних ризиків.

До терактів 11 вересня 2001 р. у Світовому торговому центрі та Пентагоні страхування від тероризму зазвичай включалося до загальних страхових полісів без додаткових витрат для страхувальників. Після терактів страхування стало непомірно дорогим, якщо взагалі пропонувалося. У відповідь Конгрес США ухвалив у 2002 році Закон про страхування ризиків тероризму (TRIA). Спочатку TRIA створювалася як тимчасова трирічна федеральна програма, що дозволяє федеральному уряду ділити грошові втрати зі страховиками через втрати комерційної власності/нещасні випадки (P/C) внаслідок терористичної атаки. З того часу він продовжувався чотири рази: у 2005, 2007, 2015 та 2019 роках. Термін дії поточної повторної авторизації спливає 31 грудня 2027 року. TRIA вимагає, щоб страховики надавали страхування від тероризму комерційним страхувальникам, але не вимагає від страхувальників купувати його.

Страхування військових ризиків – це страховий поліс, який забезпечує фінансовий захист страхувальника від збитків внаслідок таких подій, як вторгнення, повстання, заворушення, страйки, революції, військові перевороти та тероризм.

Ті організації, які наражаються на ризик можливих раптових і насильницьких політичних потрясінь, є хорошими клієнтами для страхування військових ризиків. Наприклад, компанії, які працюють у політично нестабільних частинах світу, схильні до підвищеного ризику втрат у результаті військових дій. Страхування військових ризиків може покривати такі небезпеки, як викрадення людей та отримання викупу, саботаж, екстрена евакуація, травми робітників,

тривала непрацездатність, а також втрата чи пошкодження майна та вантажу [1]. Поліси страхування автомобілів, домовласників, орендарів, комерційної нерухомості, страхування від пожеж та життя часто мають винятки на випадок війни. З цими винятками поліс не компенсуватиме втрати від подій, пов'язаних із війною. Оскільки стандартний страховий поліс може виключати військовий ризик, іноді можна придбати окремий страховий поліс.

Крім того, деякі правила можуть покривати скасування заходів через війну. Є поліси страхування військових ризиків, які включають терористичні акти, але інші вважають тероризм та війну двома окремими категоріями небезпек. Деякі країни можуть вимагати від авіакомпаній застрахувати себе від військових ризиків, перш ніж вони зможуть працювати у своєму повітряному просторі або використовувати аеропорти.

Галузі в авіаційній та морській сферах можуть мати конкретніші варіанти військового страхування, розроблені з урахуванням їх конкретних потреб. Наприклад, страхування від військових ризиків може компенсувати судновласнику повну вартість судна у випадках, коли уряд захоплює судно. Якщо військові дії змушують судно тимчасово затримуватися, страхування військових ризиків може покрити цю втрату часу [2].

Складність зі страхуванням військових ризиків полягає у нездатності страхової компанії точно оцінити можливий результат збитків і, отже, розрахувати відповідні страхові внески. Крім того, шкода від війни або пов'язаної з нею діяльності може бути настільки величезною і непередбачуваною, що навіть високих премій може бути недостатньо для покриття шкоди, за яку несуть відповідальність страхові компанії. Це робить військове страхування невідомою величиною для страхових компаній з високим ризиком того, що поліс військового страхування може призвести до неплатоспроможності [3].

Ризики, визначені у зв'язку з війною, включають прямі збитки від андеррайтингу, швидке зростання цін, уповільнення економічного зростання, волатильність фінансового ринку та потенціал шоків активів. Але ці результати подібні до наслідків інших недавніх криз, таких як пандемія COVID-19 і фінансова криза, з яких міжнародний ринок перестраховування вийшов «відносно неушкодженим».

Розглядаючи насамперед прямі ризики, ризики андеррайтингу та інвестицій, пов'язані з війною в Україні, наразі обмежені та здаються керованими. Навіть для глобальних страховиків майна та відповідальності, які діють в Україні, оцінки ризиків місцевих активів

і страхових зобов'язань становлять менше 2% від загального скоригованого капіталу, а для перестраховиків – менше 1%.

Страхові виплати, ймовірно, будуть обмежені головним чином спеціалізованим ринком, причому відкриті лінії, ймовірно, включають політичне насильство, політичний ризик, кіберризик, покриття військових ризиків авіації та морські/вантажні галузі, енергетичні та торгові кредити, більшість з яких значною мірою зосереджені на ринку Lloyd`s.

Можливості страхових компаній обмежені в контексті відшкодування збитків від бойових дій. Уряду України потрібно працювати над цим комплексним питанням. Здійснювати роботу щодо оцінки втрат, які вже завдані чи можуть бути завдані в майбутньому, щоб мати підстави для притягнення агресора до відповідальності. Також механізм потребує залучення міжнародної допомоги для створення Фонду, з якого будуть виплачуватися компенсації. *Створення такого Фонду гарантує покриття втрат транспортних засобів – вагонів, літаків, барж тощо.*

Необхідність державних програм страхування інвестицій, які б покривали військові ризики полягає у їх важливості для бізнесу. Такою програмою та механізмом відшкодування збитків може стати створення трастового фонду із залученням міжнародних організацій. Що стосується компенсації вже завданих військовою агресією збитків, то наразі відсутній єдиний спосіб, який став би ефективним для кожного випадку завдання такої шкоди. Проте, деякими механізмами варто скористатись вже зараз, зокрема мова йде про звернення до Європейського суду з прав людини. У ЄСПЛ обмежений строк подачі звернення, тому бізнес має вже готувати необхідний пакет документів, якщо є намір скористатися цим механізмом.

Отже, підводячи підсумки дослідження інституту страхування військових ризиків потрібно сфокусуватись на наступних висновках:

- страхування військових ризиків – це покриття збитків, що виникли внаслідок таких подій, як війна, вторгнення, повстання, заворушення, страйки та тероризм;

- страхування військових ризиків пропонується як окремий поліс, оскільки воно виключене зі стандартних страхових полісів через високі ризики;

- компанії, які працюють у країнах із високим рівнем ризику, є хорошими кандидатами на страхування від військових ризиків;

- страхування військових ризиків часто виключається зі стандартних полісів через нездатність страхових компаній точно прогнозувати збитки і, отже, стягувати відповідні премії.

Підсумовуючи, слід відзначити, що міжнародне право виробило особливий механізм імплементації норм цієї галузі. При цьому, даний механізм охоплює як національний так і міжнародний рівень, і включає нормативний і інституційний компоненти.

### *Література*

1. Додатковий протокол до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року, що стосується захисту жертв збройних конфліктів неміжнародного характеру (Протокол II), від 8 черв. 1977 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_200#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_200#Text) (дата звернення: 20.10.2023).

2. Заєць О.М. Впровадження в Україні інституту страхування військових ризиків: матеріали VI Міжнар. молодіж. наук. юрид. форуму, (м. Київ, Національний авіаційний університет, 18 трав. 2023 р.). 2023. С. 115-118.

3. Zablodska I., Zaiets O. Current Problems of Implementation of International Norms on Regulation of the Institute of Insurance of Military Risks: Economic and Legal Aspect. Central and Eastern European Legal Studies. 2022. № 2. P. 187-199. URL: <https://eplopublications.eu/publication/print-edition/central-and-easterneuropean-legal-studies-no-2-2022> (дата звернення: 20.10.2023).

UDC 347.85:497.5(043.2)

**Stephen Asare Ntow**, Master,  
University of Padua, Padua, Italy

**Myronets O.M.**, PhD in Law, Assoc. Prof. of the department,  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine

## **CONCERNING SPACE LAW DEVELOPMENT IN CROATIA**

Space and with it closely associated aeronautical research and development activities are among the fastest growing globally, and they are not expected to be slowing down in the near future. The Republic of Croatia has a chance to join the active development in these sectors when they are still in a relatively early stage and be an active participant, and this is an opportunity not to be missed [1].

Legislative reform within the Croatian government over the past two decades has placed the country in a prime location to further the development of space practices and eventually implement an official legal framework to oversee the aspects of a national space industry [2, p. 3].

On March 10, 2023, the Republic of Croatia deposited an instrument of accession to the Treaty on Principles Governing the Activities of

States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and other Celestial Bodies [3].

Croatia may use to achieve their goals following: 1) Quality education for all as a driving force for economic growth and social welfare; 2) Research and innovation supporting excellence, industrial leadership, social challenges and contribution to creating jobs, growth, and improved quality of life; 3) Lifelong learning and social inclusion of all citizens with particular emphasis on the marginalised and disadvantaged groups [2, p. 4]. Croatia may be a lesser known Adriatic country, but with the advent of many international's partnerships, a focus on interdisciplinary education, privatisation, and a willingness to adapt as they go, Croatia may cement itself as a formidable space power [2, p. 1].

With this concern, the fruitful cooperation between the European Space Agency and the Government of the Republic of Croatia started in 2018 under the Agreement Concerning Space Cooperation for Peaceful Purposes, and the Implementing Arrangement for Technical Assistance and Expertise entered into force in 2020. This new status in ESA will enable Croatia to fulfill its national goals, but it will also affect Croatia's stronger positioning in the field of space and space technologies [4].

For Croatia to continue to develop and prosper socially and economically, it needs to largely invest in advanced technologies and knowledge. To start this process the government needs to allocate a larger share of their resources to research and development. Universities and higher education institutions need financial resources to hire the intellectual expertise necessary to produce more human capital. Thus, the desired increase in highly skilled human capital can assist in the building of the high-tech and space industry through developing STEM sectors and cooperating with business and social studies together with a young generation of professionals. Subsequently, Croatia will be able to produce more technology-oriented products and services to successfully enter the space sector [2, p. 13].

The basis for the positive changes is represented by education-oriented creativity and openness to new ideas, strict selection of quality human resources, encourage basic and applied research and innovation and to encourage the development and application of high technology in the economy [1]. Four following objectives can be viewed as the closest policy Croatia has to a written framework for space and technology. Those objectives are: 1) Stimulating research and development in the aerospace sector; 2) Mediating projects as a point of contact; 3) Education and Counselling; 4) International Cooperation [2, p. 2].

Following the mentioned direction, on 23rd of March 2023 the European cooperating State Agreement (ECS Agreement) between the Republic of Croatia and the European Space Agency (ESA) was signed in Paris. The new Agreement will enable Croatia to network more easily, use ESA's programmes and capacities with one goal – boosting the technological, innovation and research capacity through closer cooperation between academia and private sector. The new Agreement will cover four main categories of activities, in the following six areas: space science, Earth observation research and applications, Telecommunications, Microgravity research, Ground segment engineering and utilisation and Education and awareness. Joint international space projects will enable active participation of Croatian researchers with the aim of creation new skills and knowledge necessary for the improvement of research and innovation landscape [4].

To conclude, Croatia is still a developing country with a relatively clean slate when it comes to space based activities. This means Croatia can learn from the mistakes and setbacks of older space programs and adapt accordingly. Privatisation is imperative in a country like Croatia as nationally recognised space programs are costly and slow. Promoting education for Croatian youth can establish a solid foundation for many more generations to build upon. Further, these two suggestions of privatisation and education serve as a positive feedback loop. The more educated space-centered minds there are in Croatia, the more likely it is that private companies will not only begin in the country but will stay there as well. Despite the relatively recent establishment as a sovereign nation, Croatia has potential to become a larger voice within the European and the world space economy [2, p. 14].

#### *Literature*

1. Space program for A3 and Croatia. URL: [https://a3space.org/?page\\_id=2502](https://a3space.org/?page_id=2502) (date of access: 08.11.2023).

2. Sun G., Uy M. Li, Cook E., Meaker C., Slattery E., Kulig G., Chrétien T., Chavan H. S. Political, Economic and Legal Considerations for Developing Space Nations. Republic of Croatia. International Space University Masters of Space Studies Program 2021. URL: <https://a3space.org/wp-content/uploads/2020/10/ISU-space-report-Croatia.pdf> (date of access: 07.11.2023).

3. Space – Outer Space Treaty – Notification of Deposit of Instrument. Republic of Croatia: Accession Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and other Celestial Bodies. U.S. Department of state Depositary Notification. Depositary actions – treaty affairs. Office of treaty affairs. 2023. URL:

<https://www.state.gov/wp-content/uploads/2023/03/Space-Outer-Space-Treaty-Notification-of-Deposit-of-Instrument-Croatia-Mar.-10-2023.pdf> (date of access: 07.11.2023).

4. Minister Fuchs signed the new Agreement with the European Space Agency. Web-site of the Ministry of Science and Education of the Republic of Croatia. 2023. URL: <https://mzo.gov.hr/news/minister-fuchs-signed-the-new-agreement-with-the-european-space-agency/5413> (date of access: 08.11.2023).

УДК 340.132.83(043.2)

**Бєлкін М.Л.**, докторант, адвокат,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

**Бєлкін Л.М.**, к.т.н., адвокат,  
Консалтингова фірма «Аналітик»,  
м. Краматорськ, Донецька обл., Україна

## **ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЄДНОСТІ СУДОВОЇ ПРАКТИКИ У ВЕРХОВНОМУ СУДІ (НА ПРИКЛАДІ КАСАЦІЙНОГО АДМІНІСТРАТИВНОГО СУДУ)**

В роботі на підставі дослідження конкретних судових рішень аналізуються проблеми забезпечення єдності судової практики у Верховному Суді на прикладі Касаційного адміністративного суду (далі – КАС). Наголошується, що конституційна судова реформа 2016-2017 рр. йшла під гаслом підсилення гарантій «єдності судової практики» [1, 2]. Однак необхідного успіху досягнуто не було. На підставі аналізу судової практики КАС автори дійшли висновку, що задекларована у судовій реформі 2016 року мета створення єдиної судової практики насправді перетворилася в індивідуальні практики окремих суддів навіть на рівні Верховного Суду [3]. Очевидно не випадково у планах судової реформи на період після 2020 року знову задекларовано велику увагу присвятити проблематиці забезпечення єдності судової практики [4]. Для ефективного вирішення цієї задачі необхідно системно проаналізувати вади поточного судівництва.

В статті досліджені постанови КАС у сфері захисту прав юридичних осіб від необґрунтованих обвинувачень у маніпулювання на фондовій біржі. Встановлено, що протягом 2019-2021 рр. у КАС була створена правомірна судова практика, за якою підтримувалася позиція судів нижчих інстанцій, за якою постанови контролюючого органу про застосування фінансових санкцій були визнані протиправними і скасовані. Однак в подальшому ці правові позиції



були змінені без дотримання процедури, передбаченої ч. 1 ст. 346 Кодексу адміністративного судочинства України. Більше того, деякі судді Верховного Суду неочікувано змінюють свої особисті позиції.

Так, протягом 2015-2017 рр. Національна комісія з цінних паперів та фондового ринку (далі – НКЦПФР, Комісія) почала предметно цікавитися так званим маніпулюванням цінами на фондовому ринку. При цьому необґрунтовані претензії пред'являлися до так званих маркет-мейкерів, операції яких на фондовій біржі не вважалися маніпулюванням відповідно до пункту 1 частини другої статті 10-1 Закону України «Про державне регулювання ринку цінних паперів в Україні» (тут і далі – в розумінні чинної на той момент статті 10-1 Закону України від 30.10.1996 р. № 448/96-ВР «Про державне регулювання ринку цінних паперів в Україні»).

Протягом 2019-2021 рр. у КАС була створена правомірна судова практика, за якою підтримувалася позиція судів нижчих інстанцій, за якою постанови Комісії про застосування фінансових санкцій були визнані протиправними і скасовані. Такими Постановами слід визнати: від 15.08.2019 р. у справі № 826/43/16, адміністративне провадження № К/9901/9697/18<sup>1</sup>, від 24.07.2020 р. у справі № 826/7663/16, адміністративне провадження № К/9901/45813/18<sup>2</sup>, від 26.04.2021 р. у справі № 640/2631/19, адміністративне провадження № К/9901/30381/20<sup>3</sup>, від 25.11.2021 р. у справі № 826/7415/16, адміністративне провадження № К/9901/61595/18<sup>4</sup>. У всіх цих справах розглядалися подібні правовідносини по ключовим критеріям: по-перше, позивачем є торговець цінними паперами – маркет-мейкер, до якого Комісія застосувала фінансову санкцію за нібито маніпулювання на фондовій біржі; по-друге, предметом позову було встановлення наявності/відсутності факту маніпулювання по конкретним біржовим операціям; по-третє, підставою позову є саме неправильне застосування фінансових санкцій. У всіх цих справах постанови Комісії про застосування фінансових санкцій були визнані протиправними і скасовані.

Разом із тим, у Постанові КАС від 04.05.2022 р. у справі № 826/3483/17 колегія суддів: вирішила відступити від раніше сформованих правових позицій, визнавши виконання договору на виконання функцій маркет-мейкера маніпулюванням цінами. Тут важливо наголосити, що згідно ч. 1 ст. 346 Кодексу

---

1 <https://reyestr.court.gov.ua/Review/83691852>

2 <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90590781>

3 <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96543124>

4 <https://reyestr.court.gov.ua/Review/101370517>

адміністративного судочинства України, суд, який розглядає справу в касаційному порядку у складі колегії суддів, *передає справу на розгляд палати*, до якої входить така колегія, якщо ця колегія вважає за необхідне відступити від висновку щодо застосування норми права у подібних правовідносинах, викладеного в раніше ухваленому рішенні Верховного Суду у складі колегії суддів з цієї самої палати або у складі такої палати.

Однак при прийнятті Постанови від від 04.05.2022 р. у справі № 826/3483/17 судді свавільно відступили від попередніх позицій, не дотримуючись процедури, передбаченої ч. 1 ст. 346 Кодексу адміністративного судочинства України. При цьому така процесуальна поведінка суддів касаційних суддів не піддається жодному контролю. Отже, слід дійти висновку про передчасність усунення контрольної функції, притаманної Верховному Суду України, яка була своєрідним запобіжником проти свавілля окремих колегій Вищих спеціалізованих судів.

#### *Література*

1. Дацюк М. Що вже змінила реформа правосуддя. Судова влада України. 02.03.2018. URL: <https://court.gov.ua/press/interview/441643/>
2. Луспеник Д. Завдання Верховного Суду як суду касаційної інстанції. Судово-юридична газета. 18.12.2018. URL: <https://sud.ua/ru/news/publication/130875-zavdannya-verkhovnogo-sudu-yak-sudu-kasatsiynoyi-instantsiyi>
3. Белкін Л.М., Юринець Ю.Л., Белкін М.Л. Проблеми адміністрування ПДВ в Україні в контексті Директиви 77/388/ЄЕС, практики суду ЄС та Європейського Суду з прав людини. Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Право. 2018. Вип. 16. С. 63-69.
4. Малюська Д., Смирнов А., Костін А. «Не дочекаєтесь»: як зміниться судова реформа Зеленського після рішення Венеції. Європейська правда. 19.10.2020. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2020/10/19/7115477/>

**Гусар О.А.**, к.ю.н., доцент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
**Махунов В.В.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Запорізький національний університет, м. Запоріжжя, Україна

## **ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

У світі спостерігається зростання використання безпілотних літальних апаратів, однак практично в усіх державах бракує законодавчого врегулювання сфери їх застосування або існують жорсткі умови польотів, включаючи ліцензування, ідентифікацію тощо. Ще 15 років тому безпілотні літальні апарати використовувалися виключно у військовій галузі. У 2017 році військові США використали дрони ретранслятори RQ-7 Shadow, щоб підтримувати комунікації під час боїв за звільнення міста Ракки в Сирії. Використання дронів дозволило військовим підрозділам зберігати зв'язок, незважаючи на те, що міські будівлі перешкоджали традиційному радіозв'язку [1, 2, 3].

Проте останнім часом застосування безпілотних літальних апаратів набуває широку популярність у цивільній сфері. Їх уже використовують для аерофотозйомки, патрулювання, геодезичних розвідок, моніторингу різних об'єктів, а також вони поступово входять і до інших галузей економіки.

Користуватися повітряним простором слід лише відповідно до закону як у мирний, так і у воєнний час. А з 24 лютого 2022 року захист повітряного простору тим паче став першочерговим завданням для ЗСУ та міжнародних партнерів, а також для кожного громадянина. Указ Президента України «Про введення воєнного стану» ввів воєнний стан в Україні із 05 години 30 хвилин 24 лютого 2022 року. У цей же день Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух» оголосило про закриття повітряного простору України. Тобто цивільним заборонено літати у повітряному просторі. Це правило стосувалося і безпілотників.

Безпілотники являють собою справжню «загрозу зверху», яка ставить перед поліцією, урядами та галуззю безпеки нову задачу. Серед негативних факторів використання безпілотних літальних апаратів виокремлюють такі: вони можуть використовуватися не за призначенням, а з метою крадіжки, контрабанди, транспортування заборонених речовин та інших протиправних діянь; постійна

необхідність знаходження компромісу між потребою приватних споживачів, бізнесу і держави, оскільки з кожним роком збільшується зростання проданих пристроїв і їх не ліцензована експлуатація, що може створювати загрозу національній безпеці; втручання дронів у приватне життя громадян і комерційну таємницю компаній [4].

Що стосується правових норм, які встановлюють основи регулювання правовідносин у сфері управління безпілотними літальними апаратами, то вони лише частково розроблені, не передбачена відповідальність за використання безпілотних літальних апаратів зі злочинною метою, не розроблені алгоритми доказування у таких справах. 11 травня 2018 року Наказом Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України № 430/210 затверджені Авіаційні правила України «Правила використання повітряного простору України» [5], що деталізують порядок застосування дронів. Користувачі, які зацікавлені у використанні безпілотних літальних апаратів у специфічних зонах, мають надсилати запит до Державного підприємства обслуговування повітряного руху України.

Існує чітке обмеження використання безпілотних літальних апаратів на великих висотах, де вони можуть порушити узгоджені маршрути літаків та інших повітряних суден. На противагу, дрони, які мають вагу менше ніж 20 кілограмів, не потребують реєстрації чи будь-якого дозволу на польоти від державних органів. Більш того, немає обмеження на використання дронів у містах для особистих потреб, окрім як у стратегічно важливих для держави зонах з обмеженим доступом.

Дані положення дублюють відповідні норми Резолюції Європейського парламенту з безпечного використання так званих «дистанційно пілотованих літальних систем (ДПЛС)», що відомі як «безпілотні літальні апарати (БПЛА)» у сфері цивільної авіації, що відповідає Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, яка зобов'язує держави створювати безпечні умови для цивільних повітряних суден у зонах, де використовуються дрони.

У Європейському Союзі створено уніфікований звід правил, що регулюють експлуатацію безпілотників при здійсненні комерційної діяльності та для особистих цілей під час відпочинку. Загальноєвропейські правила – Commission Delegated Regulation (EU) 2019/945 & Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 були опубліковані 11 червня 2019 року [6]. У всіх країнах-членах ЄС застосовують єдині правила, які встановлюють технічні вимоги для дронів, а внутрішня регіональна дозвільна система

дозволяє отримати один дозвіл на керування безпілотником, який буде діяти у всіх країнах ЄС.

В умовах воєнного стану в Україні безпілотні літальні апарати використовують журналісти, які фіксують руйнування на деокупованих територіях. А у сільському господарстві безпілотники допомагають розпилювати добрива над полями регіонів, на яких триває розмінування.

Дрони можуть бути використані для створення та забезпечення мережі зв'язку, яка забезпечує зв'язок з військовими транспортними засобами та іншими зразками озброєння та військової техніки, та використання командних центрів безпілотників. Командні центри безпілотників є ключовим елементом сучасних військових операцій. Вони дозволяють військовослужбовцям проводити операції дистанційно, знижуючи ризик для життя людей. Реальні застосування командних центрів безпілотних літальних апаратів включають спостереження, розвідку та управління надзвичайними ситуаціями.

В той же час постає необхідність комплексного і серйозного підходу на державному рівні до питання захисту від нового класу зброї – безпілотних літальних апаратів. Постає проблема створення власної інфраструктури розробок і виробництва безпілотних літальних апаратів різних класів, де наразі Україна безнадійно відстає від технологічно розвинених країн. Окрім того, закупівля зарубіжних зразків безпілотних літальних апаратів обтяжується необхідністю закуповувати супутнє інфраструктурне обладнання: стаціонарні та мобільні станції управління, експлуатаційні комплекти запасних деталей і вузлів, тренажери для підготовки фахівців.

Отже, технології бойового застосування сучасних безпілотних літальних апаратів в умовах воєнного конфлікту ставлять перед фахівцями і керівництвом силових структур та обороннопромислового комплексу ряд завдань: 1) розробка моделей та аналіз загроз від застосування БПЛА противником, з урахуванням швидкого розвитку даного сегмента озброєнь; 2) правове регулювання використання БПЛА, де буде визначена покрокова процедура отримання дозволів, перелік необхідних для цього документів та адаптувати своє законодавство до міжнародних та європейських стандартів у сфері розробки єдиних технічних характеристик для безпілотних літальних апаратів; 3) визначення органів влади, котрі відповідатимуть за надання дозволів; 4) встановити перелік заборонених для зйомки об'єктів; 5) розробка моделей і технологій захисту від таких загроз.

### *Література*

1. Bhardwaj, A., & Vijay, R. (2019). A review on the role of drones in modern warfare. *Journal of Advanced Research in Dynamical and Control Systems*, 11(1), 323-329.
2. Chen, Q., Chen, W., Li, Z., & Li, M. (2017). Unmanned aerial vehicle relay networks: performance and optimization. *IEEE Communications Magazine*, 55(4), 94-100.
3. Cheng, Y., Zhang, X., Zhang, H., & Zhang, Y. (2019). A survey of unmanned aerial vehicle relay networks for wireless communications. *Journal of Communications and Information Networks*, 4(3), 31-45.
4. Світовий досвід правового регулювання використання безпілотників. Інформаційна довідка, підготовлена Європейським інформаційно-дослідницьким центром на запит народного депутата України 2015-2016 рр. URL: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/28939.pdf>
5. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»: Наказ Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України від 11 трав. 2018 р. № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18>.
6. COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) .../... of 12.3.2019 On unmanned aircraft systems and on third-country operators of unmanned aircraft systems. URL: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20191821-drones\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20191821-drones_en.pdf).

УДК 343.32(043.2)

**Husar O.A.**, PhD in Law, Associate Professor,  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine

**Tsependa D.P.**, PhD student of the second (master's)  
level, paralegal

Yuriy Fedkovych Chernivtsi National University, Chernivtsi, Ukraine

## **ENSURING CYBERSECURITY IN THE FIELD OF CIVIL AVIATION**

At the current stage of development of air transportation, the problem of cyber threats should be considered one of the most pressing issues of enhancing civil aviation security. The development of aviation keeps pace with the development of mankind, and sometimes even outpaces it. Every year, passenger traffic in the civil aviation industry increases and, as a result, the amount of data stored in the cloud storage of airlines, as well as threats related to flight safety, increases. Given the existing vulnerability of civil aviation computer systems, ICAO has made many attempts to develop cooperation between key stakeholders to identify cyberspace risks and minimize them. In addition,

ICAO has called for strict management of civil aviation cybersecurity and appropriate measures to prevent cyberattacks that could have negative consequences.

The issue of cybersecurity was raised in 2013 by ICAO, the International Council of Airports (ICA), the Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), the International Air Transport Association (IATA) and the International Coordinating Council of Space Industry Associations (ICCIA) when they joined forces to establish the High Level Industry Group (IHGL). At the international level, it has been emphasized that cybersecurity is an issue of high priority for absolutely all stakeholders involved in the aviation sector.

The regulatory framework of Ukraine also pays special attention to cybersecurity in the aviation industry. It is regulated by such regulatory documents as ICAO Resolution A39-19 "Addressing Cybersecurity in Civil Aviation" (dated 06.10.2016), the Law of Ukraine "On the State Program of Aviation Security of Civil Aviation" (dated 21.03. 2017), the Law of Ukraine "On the Basic Principles of Ensuring Cybersecurity of Ukraine" (05.10.2017), which oblige institutions and organizations to take measures to protect data from unauthorized access and protect personal data of customers, and also provide for liability for non-compliance with these requirements [1].

Ukraine first experienced a cyberattack on the computer systems and central server of Boryspil and Kharkiv airports in June 2017, which led to denials of aircraft services and flight delays. A few months later, in October 2017, there was a delay in aircraft departures from Odesa airport as a result of a hacking of the airport's computer network, which led to a loss of confidentiality of information.

However, despite the legislative regulation of this issue, in 2019, Kyiv Sikorsky International Airport faced a hacking incident: an unknown person appeared in the waiting room, connected to a public Wi-Fi network (unprotected by a password) and gained access to the internal network of the institution. Over the next 15 minutes, the hacker took more than 20 screenshots confirming access to many important airport systems and services and posted them on his FB page.

Therefore, the relevance of cybersecurity in the aviation industry has become more acute due to the widespread use of the Internet and wireless communication in information transfer systems between the communication methods of airport control centers, aircraft, and air navigation systems for air traffic control along the flight route (an aviation system based on the Earth-to-Earth, Earth-to-air, and air-to-air information network). Such systems are usually called computer-integrated aviation systems.

The challenge is to ensure that airports have the right ways to maintain cybersecurity. These include: operational technology (OT) - hardware and software that detects or causes changes by directly monitoring and/or controlling physical devices, processes, and events in an enterprise; a proper cyber strategy - airports must comply with network and information systems rules and have a cybersecurity oversight team [2]; removing outdated software and constantly checking network connectivity. It is important that airports keep all software up-to-date and quickly apply available remedies in the event of new cyber threats; preventive protection methods - secure server side construction; regular updating of all infrastructure elements; systematic load testing; code analysis of libraries and programs used; vulnerability identification through scanning; regular information security audits.

We believe that in order to combat cyberterrorism, it is important to: a) have a common understanding of cyber threats and risk factors for civil aviation, including ground infrastructure; b) coordinate actions between international institutions and government agencies regarding strategies, policies and plans for ensuring cybersecurity in the aviation industry; c) develop and implement international standards and best practices for protection against cybercrime.

Thus, computer security is particularly important for the civil aviation industry due to the risks and consequences of a successful attack, which range from loss of data confidentiality to loss of system integrity, air traffic control failures, loss of aircraft, and even loss of life. System security can be jeopardized by hardware and software failures, operator error, or problems in the environment in which the computer system operates. Due to the weaknesses of computer systems, such threats can be caused by sabotage, espionage, industrial competition, terrorism, technical problems, and human error.

#### *Literature*

1. Association A.U. Cybersecurity of Ukrainian airports / Airports of Ukraine Association. 2020. URL: <https://www.icu-ng.org/icu-ng/novyny/kiberbezpeka-aeroportiv-ukrayiny/>

2. How can airports better protect themselves from cyberattacks? 2020. URL: <https://www.snclavalin.com/en/beyond-engineering/how-can-airports-better-protect-themselves-against-cyber-attacks>.

3. Dmytro Ganzhelo took part in the Ukrainian forum of Internet figures – IFORUM-2019. 2019. URL: <https://indevlab.com/uk/blog-ua/dmitro-ganzhelo-vzyav-uchast-u-vseukrayinskij-it-konferentsiyi-iforum-2019/>.



**Довгаль О.С.**, здобувач вищої освіти  
третього (освітньо-наукового) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **РОЛЬ УКРАЇНИ В ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ АСОЦІАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ (IATA)**

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) – одна з найбільших та впливових глобальних організацій у сфері авіації, яка об'єднує понад 290 авіакомпаній з усього світу, представляючи 80% світового повітряного трафіку. Метою IATA є сприяння безпеці, ефективності та сталому розвитку глобальної авіаційної індустрії. IATA відіграє ключову роль у розробці та впровадженні міжнародних стандартів у безпеці, технологічних інноваціях та ефективності авіаційної системи. Її стандарти визнані світовими і є важливими для забезпечення безпеки та оптимізації операцій авіакомпаній [1].

IATA активно сприяє сталому розвитку авіаційної індустрії, впроваджуючи ініціативи щодо зменшення викидів CO<sub>2</sub> та підтримки використання біопалива, сприяючи удосконаленню екологічних показників у галузі.

Україна, як один з ключових учасників світової авіаційної галузі, активно взаємодіє з IATA, виконуючи ряд важливих функцій:

«Стандарти безпеки»: Україна активно співпрацює з IATA у встановленні та дотриманні міжнародних стандартів безпеки в авіації. Це допомагає підвищувати рівень безпеки в українській авіаційній галузі.

«Розвиток інфраструктури»: Участь України в програмах та проектах IATA сприяє розвитку авіаційної інфраструктури. Це охоплює модернізацію аеропортів, впровадження новітніх технологій та покращення обслуговування пасажирів.

«Лобіювання інтересів»: Україна має можливість через IATA представляти свої інтереси на міжнародному рівні щодо політики авіаційного регулювання, тарифів, правил та стандартів [2].

Однак, зважаючи на сучасну складну ситуацію в Україні, важливо враховувати вплив війни на авіаційну галузь та взаємодію з Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA). Так, Україна, відома своєю розгалуженою авіаційною мережею та активними зв'язками з міжнародними партнерами, сьогодні переживає виклик, який впливає на всі сфери життя, зокрема, й на авіаційну галузь. У зв'язку зі складною ситуацією в Україні, авіаційна галузь стикається з серйозними викликами. Обмеження на

використання повітряного простору та закриття певних регіонів для цивільної авіації суттєво ускладнюють функціонування авіаційних компаній.

IATA є ключовим партнером України в умовах війни. Спільні зусилля для забезпечення безпеки польотів, організація гуманітарних місій та надання підтримки у відновленні авіаційної інфраструктури – усе це є частиною співпраці між Україною та IATA в умовах воєнної агресії з боку РФ.

Незважаючи на виклики, які стоять перед авіаційною галуззю України, важливо підкреслити значення міжнародної співпраці. Обмін досвідом, технологіями та підтримка від міжнародних партнерів, зокрема від IATA, є важливими для подолання труднощів, які виникають у зв'язку з воєнною ситуацією.

Важливо зазначити, що спільні зусилля у напрямі відновлення миру та стабільності є кроком до подолання викликів, що стоять перед авіаційною галуззю України. Як зазначив Віллі Волш, Генеральний директор IATA: «Я приголомшений незаконним вторгненням Росії в Україну та солідарний з українським народом. Авіація сприяє миру та свободі, об'єднуючи людей. Але в ці останні дні мир був зруйнований, люди заплатили жахливу ціну. Моє серце з усім народом України, включаючи партнерів по галузі та колег» [3].

Україна, підписавши Угоду з Європейським Союзом про спільний авіаційний простір [4], має обов'язок впроваджує найкращі практики, які мінімізують вплив на навколишнє середовище та додають соціальної цінності, прагне продовжувати обслуговувати галузь авіаперевезень відповідно до суворих принципів управління, які забезпечують прозорість і підзвітність.

Відтак, співпраця з IATA та міжнародними партнерами у цей складний період є ключовою для підтримки авіаційної галузі України. Надія на мир та прагнення до відновлення нормального функціонування авіації в Україні залишаються важливими аспектами для майбутнього країни.

#### *Література*

1. IATA's Industry Priorities. URL: <https://www.iata.org/en/about/priorities/>
2. Меморандум про наміри між Державною авіаційною адміністрацією Міністерства транспорту та зв'язку України та міжнародною Асоціацією Повітряного Транспорту від 11 черв. 2010 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998\\_425#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_425#Text)
3. Transcript of Willie Walsh Media Briefing. URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-speeches/2022-09-27-02/>
4. Про ратифікацію Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про

УДК 342.922(043.2)

**Келип С.В.**, здобувачка вищої освіти  
третього (освітньо-наукового) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРОВАНОГО УПРАВЛІННЯ ДЕРЖАВНИМ КОРДОНОМ УКРАЇНИ**

Питання розбудови ефективної системи управління кордонами України в умовах воєнного стану та в післявоєнній перспективі є актуальними для досліджень та наукового аналізу. В контексті міцності зовнішніх рубежів держави поряд із військовою складовою, на перший план виходить наукове обґрунтування, якість і конкретність засад правового регулювання складових системи управління кордонами України. Саме це є мірилом їх життєздатності та стійкості в умовах зовнішніх та внутрішніх безпекових викликів і загроз. Особливої наукомісткої уваги при цьому потребує Стратегія інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 липня 2019 р. № 687-р. [1], адже саме правове закріплення якісних, зрозумілих і прозорих механізмів управління кордонами держави дозволяє говорити про дотримання балансу між забезпеченням належного рівня прикордонної безпеки, збереженням відкритості державного кордону України для законного транскордонного співробітництва, сталої міграційної політики та чіткою визначеністю компетенцій суб'єктів управління кордонами як самостійно, так і у взаємодії.

В Україні питання інтегрованого управління кордонами та удосконалення діяльності Державної прикордонної служби України є об'єктами наукових досліджень. Зокрема, такі українські науковці як В. Половніков, А. Віхтюк, Н. Коваль, В. Кушнір, М. Литвин, Г. Магась, А. Махнюк, О. Мельников, В. Назаренко, В. Нікіфоренко, Д. Новіцка, Б. Олексієнко, В. Плешко, А. Притула, В. Середній, П. Шишолін та інші в своїх дослідженнях аналізують проблемні питання правового регулювання координації і взаємодії суб'єктів інтегрованого управління кордонами як в Україні, так і за кордоном [2, 3].

За оцінками Голови Консультативної місії ЄС в Україні Антті Хартікайнена, завдяки міжнародному співробітництву Державної

прикордонної служби України Стратегія інтегрованого управління кордонами України не тільки відповідає нормам ЄС, але й у деяких аспектах (як-от сприяння торгівлі) є навіть досконалішою за подібні стратегії інших країн [4].

Повномасштабна військова агресія російської федерації в Україні поставила на порядок денний необхідність швидкого реагування та напрацювання змін та доповнень чинного законодавства, зокрема Закону України «Про Державний кордон України», Закону України «Про Державну прикордонну службу України», Закону України «Про порядок виїзду з України і в'їзду в Україну громадян України», Постанови Кабінету Міністрів України від 27 липня 1998 р. № 1147 «Про прикордонний режим», Постанови Кабінету Міністрів України від 3 серпня 1998 р. № 1199 «Про контрольовані прикордонні райони», Правил перетинання державного кордону громадянами України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 27 січня 1995 р. № 57, Положення про Адміністрацію Державної прикордонної служби України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 16 жовтня 2014 р. № 533 та низки інших нормативно-правових актів, з метою їх удосконалення з урахуванням стратегічних цілей та завдань з реалізації державної політики у сфері інтегрованого управління кордоном, впроваджуваних механізмів та моніторингу, а також очікуваних результатів.

Отже, підґрунтям для успішної реалізації цілей і завдань, визначених Стратегією інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року повинні стати новели законодавства, що гармонізують компетенцію Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства закордонних справ України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства фінансів України, Державної прикордонної служби України, Державної міграційної служби України, Державної митної служби України, Служби безпеки України, Національної поліції України, Національної гвардії України, Держпродспоживслужби України, Збройних Сил України (Повітряних та Військово-Морських Сил) та інших (за потреби), у їх взаємодії на відомчому, міжвідомчому, державному та міжнародному рівнях в питаннях оптимізації та підвищення рівня контрольних процедур на державному кордоні України із забезпеченням належного рівня безпеки, запровадження кращих європейських та світових практик під час їх проведення, сприяння транскордонному співробітництву, оперативного реагування на правопорушення на державному кордоні України поза пунктами пропуску через державний кордон України, модернізації системи охорони державного кордону України

поза пунктами пропуску, створення механізму ефективної взаємодії в інтересах охорони державного кордону України поза пунктами пропуску, протидії використанню безпілотних літальних апаратів з протиправною метою, створення уздовж державного кордону України суцільної зони ультракороткохвильового радіопокриття, відновлення та створення ефективної системи охорони та захисту державного кордону України на деокупованій території, контролю за морською обстановкою, що забезпечує оперативне реагування на її зміни, забезпечення розвитку спроможності системи висвітлення морської обстановки, скорочення часу реагування, проведення ефективних спільних міжвідомчих і міжнародних заходів та операцій, здійснення вибіркового контролю на основі результатів аналізу та оцінки ризиків, що забезпечує мінімізацію загроз на державному кордоні України, підвищення потенціалу контрольних служб з аналізу ризиків, забезпечення розвитку системи взаємодії суб'єктів інтегрованого управління кордонами з питань аналізу ризиків та запровадження ефективного механізму координації діяльності суб'єктів інтегрованого управління кордонами для забезпечення їх співпраці, забезпечення технічного, криптографічного та кібернетичного захисту інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах, забезпечення технічного, криптографічного та кібернетичного захисту інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах, адаптації підходів до підготовки персоналу до операційного середовища, яке швидко змінюється з урахуванням кращих європейських практик, підвищення ефективності управління персоналом, запровадження ефективного механізму міжнародного співробітництва для розвитку інтегрованого управління кордонами, проведення спільних заходів із забезпечення прикордонної безпеки, забезпечення сприяння міжнародній торгівлі, забезпечення ефективної протидії організованим злочинності на державному кордоні України правоохоронними та митними органами, удосконалення механізму повернення нелегальних мігрантів та нормативної бази, підвищення спроможності правоохоронних органів, створення ефективної системи виявлення (націлювання) терористичних викликів та загроз, забезпечення прав та свобод під час процедур надання захисту і тримання в Україні, запровадження системи оцінки, яка визначає реальний стан виконання завдань інтегрованого управління кордонами.

Як вбачається із вищевикладеного, впровадження нових нормативно-правових механізмів взаємодії державних органів у системі інтегрованого управління кордонів України є пріоритетним

завданням, оскільки дозволить підвищити ефективність застосування механізмів координації діяльності та контролю в умовах інтегрованого управління державним кордоном України.

### *Література*

1. Про схвалення Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 24.07.2019 № 687-р. URL: [https:// zakon.rada.gov.ua/laws/show/687-2019-p](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/687-2019-p) (дата звернення: 07.11.2023).

2. Половніков В.В. Окремі питання правового регулювання інтегрованого управління кордонами України. *Вісник південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2019. № 21. С. 47-56.

3. Шишолін П., Віхтюк А., Середній В. Впровадження інтегрованого управління кордонами в сучасних умовах державотворення України. *Збірник наукових праць. Державне управління*. 2011. № 1. С. 10-13.

4. Стратегія України з інтегрованого управління кордонами: справжнім мірилом успіху буде ефективна реалізація URL: <https://www.pravda.com.ua/columns/2019/10/23/7229782/>

УДК 343.326:004.056.53(043.2)

**Криволап Є.В.**, здобувач вищої освіти  
третього (освітньо-наукового) рівня,  
**Юринець Ю.Л.**, д.ю.н., професор,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ДО ПИТАННЯ ВРАЗЛИВОСТІ ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНИХ СИСТЕМ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Метою роботи є дослідження сучасних підходів до правового регулювання у сфері виявлення, нейтралізації та управління вразливістю інформаційно-комунікаційних систем, у тому числі – цивільної авіації. Як правильно зазначається у статті [1], цивільна авіація сьогодні не може існувати поза кібербезпекою [1, с. 38]. Отже, інформаційно-комунікаційні системи цивільної авіації так само схильні до кібернетичних вразливостей, як і будь-які інші інформаційно-комунікаційні системи – при більш високих вимогах до надійності і безпеки. В літературі описаний випадок, коли стороння особа зламала систему розваг у польоті (IFE) у літаку та перезаписала код на комп'ютері керування тягою літака під час перебування на борту. Зловмисник зміг віддати команду набору висоти і змусити літак ненадовго змінити курс, йдеться в статті [2]. В

подальшому ця особа пояснювала ФБР, що у такий спосіб тестувала електронні системи управління літаком на вразливість.

Загрози інформаційній безпеці проявляються не самостійно, а через можливу взаємодію з найбільш слабкими ланками системи захисту, тобто через фактори уразливості. Загроза призводить до порушення діяльності систем на конкретному об'єкті-носії [3, с. 99].

Вказані загрози в авіаційній сфері спонукали зайнятися цією проблемою Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО). Організацією, зокрема, розроблений План дій із забезпечення кібербезпеки (січень 2022 року) [4]. У пункті 1.3.1 Плану вказано, що загрози для кібербезпеки набувають все більш поширеного характеру, тому це питання займає одне з центральних місць при обговоренні та аналізі ризиків та *вразливості* в рамках системи цивільної авіації. Визначено, що *вразливість* – це слабка ланка в інформаційній системі, процедурах забезпечення безпеки системи, внутрішніх засобах контролю чи процесі реалізації, що може бути використано чи викликано суб'єктом загрози. Це може бути система, яка прямо або опосередковано підтримує функціонування авіаційної системи. Серед засадничих елементів стратегії кібербезпеки визначено, зокрема, дійове законодавство і нормативні положення.

Отже, дослідження правових аспектів питань нейтралізації вразливостей інформаційно-комунікаційних систем цивільної авіації є актуальним.

У пункті 47 Стратегії національної безпеки України зазначено, що Україна запровадить національну систему стійкості для забезпечення високого рівня готовності суспільства і держави до реагування на широкий спектр загроз, що, зокрема, передбачатиме: оцінку ризиків, своєчасну ідентифікацію загроз і визначення *вразливостей*.

В законодавстві України питанням нейтралізації вразливостей приділяється велика увага як важливому чиннику кібербезпеки, однак універсального юридичного визначення цьому поняттю не надано. Разом із тим, на офіційному рівні визначення «вразливість системи» («system vulnerability») надане у Нормативному документі НД ТЗІ 1.1-003-99 Служби безпеки України «Термінологія в галузі захисту інформації в комп'ютерних системах від несанкціонованого доступу» [5]. Згідно пункту 4.2.11 цього документу, вразливість системи (system vulnerability) – нездатність системи протистояти реалізації певної загрози або сукупності загроз.

Згідно пункту 173 Державної Програми, з метою захисту цивільної авіації від кіберзагроз уповноважений орган з питань цивільної авіації: визначає пріоритети у сфері протидії

кіберзагрозам цивільної авіації; здійснює державний нагляд за станом захисту критично важливих інформаційних авіаційних систем суб'єктами авіаційної діяльності від кіберзагроз цивільній авіації; під час оцінки рівня загрози цивільній авіації від кіберзагроз враховує стан захисту критично важливих інформаційних авіаційних систем та зв'язних технологій суб'єктами авіаційної діяльності; погоджує перелік критично важливих інформаційних авіаційних систем; проводить їх ідентифікацію, збір, узагальнення та облік даних; впроваджує систему відбору, перевірки та підготовки фахівців з питань протидії кіберзагрозам цивільній авіації.

В Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України, затвердженій Наказом Міністерства інфраструктури України від 17.06.2020 р. № 356, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 01.10.2020 р. за № 960/35243, для оцінки рівня загрози та ризиків передбачене врахування таких видів загроз, як кібератаки та кіберзагрози.

Таким чином, проблематика інформаційної та кібер- безпеки у сфері цивільної авіації вирішується виходячи із загальних закономірностей інформаційної та кібер- безпеки, з урахуванням особливостей авіаційної сфери.

#### *Література*

1. Філінович В.В. Кібербезпека та загрози авіаційній сфері: правовий аспект. Наукові праці Національного авіаційного університету: Серія «Юридичний вісник. Повітряне і космічне право». 2021. № 3 (60). С. 38-43.
2. Zetter Kim. Feds Say That Banned Researcher Commandeered a Plane. Wired. 2015. May 15. URL: <https://www.wired.com/category/backchannel/>
3. Гребенюк А.М., Рибальченко Л.В. Основи управління інформаційною безпекою: навч. посібник. Дніпро, Дніпроп. держ. ун-т внутріш. справ, 2020. 144 с.
4. Cybersecurity Action Plan. ICAO. Second edition, January 2022. 25 p. Appendix 12 p. URL: <https://www.icao.int/aviationcybersecurity/Documents/CYBERSECURITY%20ACTION%20PLAN%20-%20Second%20edition.EN.pdf>
5. Термінологія в галузі захисту інформації в комп'ютерних системах від несанкціонованого доступу. Нормативний документ НД ТЗІ 1.1-003-99. Затверджено наказом від 28 квіт. 1999 р. № 22 Департаменту спеціальних телекомунікаційних систем та захисту інформації Служби безпеки України. 1999. 22 с. URL: [https://tzi.ua/assets/files/1.1\\_003\\_99.pdf](https://tzi.ua/assets/files/1.1_003_99.pdf)



**Лавронова І.О.**, здобувачка вищої освіти  
третього (освітньо-наукового) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ВИМОГ ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАВСТВА**

Актуальність теми дослідження обумовлена необхідністю посилення відповідальності за порушення чинних вимог трудового законодавства.

Реформування адміністративного права в Україні вже давно на порядку денному у Верховній Раді, поряд з тим і постійні дебати щодо прийняття нового українського Трудового кодексу. Проте, аналіз нових законопроектів демонструє наявність такої самої великої кількості законодавчих прогалин, що існують і в чинному законодавстві. Це зумовлено відсутністю систематичного підходу до розробки нових кодексів та належного рівня злагодження законодавства.

Адміністративна відповідальність за порушення трудового законодавства є частиною інституту адміністративної відповідальності, саме тому необхідність удосконалення правового регулювання адміністративної відповідальності за порушення вимог законодавства можна розглядати в рамках реформування адміністративної відповідальності в цілому.

Серед напрямів удосконалення правового поля регулювання адміністративної відповідальності за порушення трудового законодавства слід розглядати в контексті основних напрямів реформування адміністративної відповідальності, таких як удосконалення системи адміністративного законодавства, визначення суб'єктів адміністративної відповідальності, та особливо визначення адміністративної відповідальності юридичних осіб, що на сьогодні є однією з найактуальніших проблем адміністративної відповідальності за порушення трудового законодавства. Ще одним важливим напрямком є необхідність чіткого розмежування адміністративних проступків від злочинів, оскільки існує необхідність виокремлення грубих порушень в сфері праці від тих, за які передбачена адміністративна відповідальність. Це буде ефективно впливати на кваліфікацію порушення та встановлювати відповідальність за таке порушення. Наступним важливим напрямом є вдосконалення системи стягнень та порядку їх

застосування. Оскільки, існуюча система стягнень не спричиняє належного впливу для уникнення порушень у сфері праці. Окремо слід відзначити необхідність вдосконалення регулювання системи процесуальних норм, що визначають порядок притягнення до адміністративної відповідальності. Слід зазначити, що така система має враховувати особливості сфери застосування, оскільки чинне адміністративно-процесуальне законодавство призводить до неефективного застосування адміністративної відповідальності за порушення трудового законодавства, а саме визначення відповідальної особи у вчиненні адміністративного порушення в сфері праці, притягнення до відповідальності такої особи та розгляду справи судом. Всі ці напрямки удосконалення регулювання адміністративної відповідальності в цілому, мають враховувати особливості сфери застосування.

Чинний Кодекс про адміністративні правопорушення передбачає вичерпний перелік підстав для притягнення до адміністративної відповідальності за порушення законодавства про працю та охорону праці. Проте постійний розвиток та цифровізація, потребують актуальних змін та посилення відповідальності за порушення, які мають місце в процесі ведення електронних баз даних кадрового характеру.

З метою удосконалення та системного підходу до реформування, слід використовувати досвід зарубіжних країн та як результат впроваджувати найкращі практики регулювання адміністративної відповідальності в тому числі і за порушення трудового законодавства. Таким чином, аналіз законодавства інших країн та вже наявну практику дає перспективи більш ефективного реформування інституту адміністративної відповідальності в Україні. Активне впровадження змін на шляху до вступу України в Європейський Союз має не тільки забезпечувати прийняття необхідних змін, а і комплексного реформування систем, які ще діють з радянських часів на території України і вже не відповідають сучасним реаліям.

Одним із найяскравіших прикладів невідповідності регулювання адміністративної відповідальності за порушення вимог чинного трудового законодавства є цифровізація кадрових процесів. Таким чином, на разі вже впроваджено державою багато послуг та сервісів, які надаються або обліковуються в електронному вигляді, проте Кодекс про адміністративні правопорушення не передбачає відповідальності за порушення ведення таких електронних сервісів, а лише фінансові санкції, які передбачені Кодексом законів про працю. Необхідність такого регулювання саме адміністративною

відповідальність зумовлено тим, що цифровізація даних потребує відповідальності та коректного подання даних роботодавцем, а головне вчасного подання. Порушення строків або некоректність подання інформації до цифрових сервісів, може призводити до негативних наслідків для працівника.

Ще однією перспективою для реформування правового регулювання адміністративної відповідальності за порушення вимог трудового законодавства є конвенційні зобов'язання України. Так, ратифікуючи конвенції в сфері праці, Україна бере на себе зобов'язання охороняти та забезпечувати належним чином застосування міжнародних норм. Серед важливих конвенцій слід виокремити конвенції запроваджені Міжнародною організацією праці. Значну кількість конвенцій України ратифікувала, проте є необхідність посилення відповідальності за порушення зазначених принципів та норм з українському законодавстві.

Таким чином, правове регулювання адміністративної відповідальності за порушення трудового законодавства потребує системного реформування як адміністративного так і трудового законодавства. Зокрема, серед перспектив реформування адміністративної відповідальності за порушення у сфері праці слід зазначити необхідність удосконалення законодавчого забезпечення, крім того, процесуальні аспекти повноважень посадових осіб, які забезпечують контроль за додержанням вимог трудового законодавства, і найактуальніше, впровадження змін до інституту адміністративної відповідальності на шляху євроінтеграції.

#### *Література*

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

2. Кодекс законів про працю України: Закон України від 10 груд. 1971 р. № 322-VIII. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1971. Додаток до № 50. Ст. 375. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08#Text>.

3. Офіційний сайт Міжнародної організації праці. URL: <https://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>13

**Ольховік М.В.**, асистент,  
**Білявська В.Є.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Однією із актуальних та надважливих тем для України є питання сучасної екологічної ситуації. Разом із економічним розвитком зростає кількість транспортних засобів, споживання ресурсів та забруднення навколишнього середовища, що викликає серйозні екологічні проблеми та є підставами для юридичної відповідальності. Наявність законодавства та регулюючих державних органів відіграє важливу роль у вирішенні проблем та захисту навколишнього середовища.

В Україні екологічна безпека, як один із найголовніших пріоритетів нашої держави, була задекларована ще в «Декларації про державний суверенітет» [1].

Цивільна авіація може мати негативний вплив не лише на загальне навколишнє середовище, але й на конкретні його компоненти.

Важливим є інститут юридичної відповідальності в правовому регулюванні екологічних проблем у галузі цивільної авіації. Передбачено наступні види юридичної відповідальності: адміністративну, дисциплінарну, цивільну, у деяких випадках, кримінальну відповідальність у ст. 68 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища». В конкретних ситуаціях необхідно застосовувати відповідне законодавство для встановлення видів юридичної відповідальності.

Зважаючи на приклад адміністративної відповідальності, варто зазначити, що ст. 11 Закону України «Про охорону атмосферного повітря» встановлено, викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами можуть здійснюватися після отримання дозволу на викиди, виданого суб'єкту господарювання, об'єкт якого належить до другої або третьої групи. Законом забороняється навмисний викид пального в атмосферу під час невдалого запуску двигуна або після його вимкнення. Порухення норм підлягає адміністративній відповідальності [2].

У ст. 3 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» передбачається стягнення за забруднення

навколишнього середовища й погіршення якості природних ресурсів [3].

До заходів правового захисту атмосферного повітря також належать встановлені грошові санкції за викиди в атмосферу від стаціонарних джерел, у тому числі підприємства цивільної авіації.

Важливо відзначити, що Повітряний кодекс України містить вимоги, згідно з якими суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані виконувати нормативи щодо вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах під час експлуатації повітряних суден на землі та у повітрі. Доцільно відзначити, що правові норми у сфері цивільної авіації та щодо правил викидів і скидання забруднюючих речовин, які спрямовані на забезпечення безпеки, як для людей, так і для навколишнього середовища.

Щодо характеру встановленої відповідальності, закон передбачає, що особи, які винні у викидах забруднюючих речовин в атмосферне повітря без дозволу спеціально уповноважених органів виконавчої влади, підлягають правовій відповідальності відповідно до законодавства [4].

Відповідно до ст. 12 Закону України «Про охорону атмосферного повітря», а саме діяльності, пов'язані з порушенням умов і вимог до викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря і рівнів впливу фізичних та біологічних факторів на його стан, передбачених дозволами, може бути обмежена, тимчасово заборонена (зупинена) або припинена відповідно до законодавства [2].

Дисциплінарна відповідальність за екологічні правопорушення застосовується до винних осіб за протиправні дії, які у процесі виконання своїх функціональних обов'язків порушують екологічні норми та вимоги, які передбачають два види дисциплінарних стягнень – догана та звільнення з посади.

Водночас, цивільна відповідальність, передбачена ст. 34 Закону України «Про охорону атмосферного повітря», де передбачено відшкодування шкоди, завданої порушеннями законодавства про охорону атмосферного повітря [2].

У цьому зв'язку необхідно підкреслити, в повітряному законодавстві України передбачена цивільна відповідальність для суб'єктів авіаційної діяльності, які зобов'язані відшкодувати громадянам шкоду, заподіяну їх здоров'ю та майну внаслідок авіаційної діяльності, відповідно до закону [4].

Кримінальна відповідальність діє до осіб, які скоюють кримінальні правопорушення з високим рівнем екологічної небезпеки для природи, здоров'я людей та життя, особливо у випадку великих завданих збитків довкіллю.

Господарський суд Київської області розглянув позов проти компанії, яка орендувала полігон побутових відходів поруч із аеропортом Бориспіль. У своєму рішенні суд зазначив, що діяльність компанії загрожує авіаційній безпеці та порушує норми Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Повітряного кодексу України, тому позовні вимоги є законними і обґрунтованими, та такими, що підлягають задоволенню у повному обсязі [5].

Отже, юридична відповідальність відіграє важливу роль у регулюванні екологічних проблем безпеки цивільної авіації. Тому законодавство передбачає різні види юридичної відповідальності, включаючи адміністративну, дисциплінарну, цивільну та кримінальну. Порушення законодавства призводить до обмеження або припинення діяльності. Юридична відповідальність є інструментом у забезпеченні екологічної безпеки цивільної авіації та охорони природи.

#### *Література*

1. Декларація про державний суверенітет від 16 лип. 1990 р. № 55-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/55-12#Text> (дата звернення: 18.10.2023).
2. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовт. 1992 р. 2707-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2707-12#Text> (дата звернення: 18.10.2023).
3. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 чер. 1991 р. № 1264-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text> (дата звернення: 18.10.2023).
4. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
5. Судова справа Господарського суду Київської області 25 лист. 2014 р. № 14/121-12. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/41537239> (дата звернення: 18.10.2023).

**Ольховік М.В.**, асистент,  
**Редька Я.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ЕФЕКТИВНІСТЬ ТА РИЗИКИ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В АВІАЦІЙНІЙ СИСТЕМІ: ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ**

Використання віртуальних помічників та інтелектуальних систем технічного обслуговування, автоматизація операцій та прогнозування потреб у авіаційній сфері вказує на те, що поява та розвиток штучного інтелекту сприяють перетворенню всіх аспектів цієї галузі та забезпечують можливість замінити людський інтелект машинним. Однак, це супроводжується не тільки потужними перспективами, але й серйозними ризиками. Для ретельного вивчення кожної з цих сторін розглянемо їх детально.

Починаючи з переваг, можемо виокремити основні з них, зокрема:

1) *підвищення безпеки польотів* за допомогою аналізу значних обсягів даних, виявленню потенційних загроз та небезпек, і наданню автоматичних рекомендацій для забезпечення безпеки польоту, що значно зменшує ймовірність аварій та інцидентів;

2) *покращення продуктивності авіап перевезень* завдяки автоматизації таких рутинних завдань як планування маршрутів, навігація та контроль пального, що дозволить авіакомпаніям більш ефективно використовувати свій флот та ресурси, зменшити витрати і збільшити прибутковість;

3) *зниження навантаження на екіпаж* за рахунок виконання ШІ багатьох рутинних завдань і надання додаткової підтримки пілотам у прийнятті рішень, що допоможе знизити стрес та втомлюваність екіпажу, підвищити якість обслуговування та безпеку польотів.

Це лише частина можливостей, які роблять штучний інтелект потужним інструментом для поліпшення ефективності авіаційної системи і забезпечення безпеки та продуктивності в цій галузі.

Однак, на противагу безсумнівним перевагам постають значні ризики, якими не можна нехтувати. До них можемо віднести:

1) *нетранспарентність та недостатню надійність технологій*, яка може призвести до технічних несправностей або помилок в алгоритмах та, в свою чергу, аварій чи небажаних подій в межах питання безпеки польотів;

2) *загроза кібератак або порушень конфіденційності пасажирів і екіпажу* у зв'язку зі зберіганням та обміном чутливою інформацією та вимогою щодо забезпечення високого рівня захисту та запровадження відповідних стандартів;

3) *етичні аспекти використання ШІ в авіації*, включаючи визначення відповідальності за аварії або неправильні рішення, справедливий розподіл відповідальності між машинами та людьми, і встановлення стандартів етичної поведінки для систем ШІ;

4) *ризик появи залежності від технологій*, що може призвести до втрати навичок і компетенцій у пілотів і інших професіоналів авіаційної галузі, особливо в ситуаціях, коли системи ШІ не працюють належним чином або вимагають людської інтервенції.

Виходячи з вищезазначеного, поруч із відкриттям широких перспектив, ця інновація також породжує значні правові аспекти, які потребують детального врегулювання. Тому, *перш за все*, як на національному, так і на міжнародному рівнях, важливо визначити правовий статус ШІ в авіації, включаючи його визнання як «пілота-робота» або «автопілота» та визначення прав та обов'язків, які покладаються на такі системи [1]. *По-друге*, врегулювати процедуру ліцензування, сертифікації та навчання персоналу, що використовує ШІ в авіації, встановити стандарти для безпечної експлуатації, підтримки та обслуговування таких систем, а також передбачити механізми контролю за дотриманням цих стандартів та відповідальність у разі порушень. *По-третьє*, розвинути правову базу для запобігання кібератакам, захисту конфіденційності даних та обміну інформацією між авіаційними системами та здійснювати регулярні аудити для перевірки відповідності стандартам безпеки.

Ці аспекти є критичними для забезпечення надійності та безпеки використання ШІ в авіаційній системі для усього світу і України в тому числі. Адже, незважаючи на війну, Україна має значний потенціал у галузі авіації та великий досвід у виробництві різних видів літальних апаратів, включаючи важкі та легкі літаки, реактивні двигуни та системи управління. Після завершення російсько-української війни одним із головних завдань буде відновлення авіаційної індустрії, розробка нових технологій та інноваційних рішень, спрямованих на поліпшення безпеки та ефективності авіаційних систем. Зокрема, Україна має намір активно співпрацювати з міжнародними партнерами та інвесторами з метою розвитку більш стійких та екологічно чистих літаків, підвищення ефективності повітряного транспорту та створення нових технологій в сферах авіаційного обладнання та авіоніки. Це допоможе Україні не лише відновити свою авіаційну індустрію, але також стати



визнаним учасником світового ринку в цій галузі та сприяти підвищенню якості життя її громадян.

### *Література*

1. Докійчук К. Питання правосуб'єктності штучного інтелекту. Судово-юридична газета. 15 січ. 2018 р. URL: <https://sud.ua/ru/news/blog/113593-pitannya-pravosubyecktности-shtuchnogo-intelektu>

УДК 340.14(043.2)

**Устинова І.П.**, к.ю.н., доцент,  
**Коновалюк О.Ю.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ПРАВОВІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГІЇ В АВІАЦІЇ**

Сучасний стан розвитку суспільних процесів та цифрових технологій спонукає оптимізацію великої кількості процесів у різноманітних сферах життя. Технологія блокчейну є однією із найбільш перспективних інновацій у різних галузях, зокрема в авіаційній сфері. Вона відкриває можливості для оптимізації та поліпшення різних аспектів авіаційної індустрії.

Блокчейн дозволяє зменшити час та витрати на виконання авіаційних процедур, а також зменшити потребу у використанні дорогоцінного обладнання для зберігання даних. Блокчейн може бути використаний для підвищення безпеки авіаційних операцій, ведення точних записів про планові обслуговування та ремонт літаків, а також для відстеження походження запчастин та компонентів. Це може сприяти збільшенню довіри до авіаційної системи та підвищити ефективність її функціонування [1, с. 50]. Усі ці можливості роблять блокчейн-технології важливим інструментом для розвитку авіаційної сфери, сприяючи її оптимізації та створюючи сприятливі умови для інновацій у галузі.

В опублікованих результатах дослідження Міжнародної організації цивільної авіації (IATA) Future of Aviation Industry 2035 використання блокчейн-технологій стає найважливішим фактором для подальшого розвитку авіаційного транспорту в найближчому майбутньому. Ця інновація має ряд вагомих переваг, які впливають на ефективність та зручність авіаперевезень. Однією з ключових переваг використання блокчейну є забезпечення безпечного та ефективного обміну цінностями через цифрові канали. Це дозволяє

авіакомпаніям забезпечити максимальне задоволення потреб клієнтів, вирішувати їхні проблеми та створювати для них більшу цінність [2].

Використання технології блокчейн в авіаційній сфері виявляє значний потенціал, особливо у сфері розповсюдження авіаквитків через агентську мережу. Ця інновація допомагає спростити та оптимізувати комерційну діяльність авіапідприємств шляхом продажу авіаквитків через блокчейн-платформи. Використання смарт-контрактів у цьому процесі дозволяє автоматизувати та спростити угоди, здійснюючи їх автоматичне закриття при виконанні визначених умов. Цей підхід зменшує час між продажем квитка агентом та отриманням коштів авіакомпанією до кількох секунд, у порівнянні із стандартними процедурами, які зазвичай забирають кілька днів через листування, звірку та переказ коштів. Також, завдяки блокчейну, агентам більше не потрібно отримувати банківські гарантії або залишати депозити в авіакомпаніях для забезпечення оплати квитків, оскільки система автоматично перевіряє наявність коштів у рахунках агентів і відразу переказує їх авіакомпанії [3, с. 156]. Такий підхід дозволяє здійснювати ефективну та прозору взаємодію між авіакомпаніями та агентами, уникати посередників і спрощувати процеси розрахунків.

Проблемою для агентств є відсутність можливості вести прямий розрахунок із авіакомпаніями, оскільки вони не можуть надати депозит або банківську гарантію. Застосування технології блокчейн дозволяє значно розширити мережу агентств та зменшити дебіторську заборгованість авіакомпаній. Автоматизація та прозорість процесів на блокчейн-платформі дозволяють агентам працювати з авіакомпаніями без необхідності надавати депозити або гарантії, оскільки система перевіряє наявність коштів у рахунках агентів і автоматично переводить їх авіакомпаніям. Ця ініціатива сприяє розширенню співпраці та покращує фінансовий стан авіакомпаній та агентств, забезпечуючи більш ефективну та надійну роботу на ринку авіаційних послуг [4].

Для підвищення ефективності маркетингової діяльності авіакомпаній блокчейн-технологія має ключове значення. Однією з найбільших переваг цього підходу є можливість оперативного збору та збереження повної та надійної інформації про авіапасажирів, їх подорожі та нагромаджені лояльність бонуси. Ця інформація може бути використана для покращення задоволення клієнтів, надання додаткових послуг і сервісів, а також для здійснення цілеспрямованого впливу на споживачів. Ідентифікація пасажирів є однією з головних переваг блокчейн-технології, оскільки вона

дозволяє авіакомпаніям впізнавати пасажирів і надавати їм персоналізовані послуги та пропозиції.

Проте, ця технологія також надає інші переваги, такі як підвищення безпеки, зменшення обману та шахрайства, спрощення багатьох бізнес-процесів, включаючи дистрибуцію авіаквитків та розрахунки з агентами, і покращення управління лояльністю клієнтів. За заявами авіакомпаній, вони очікують, що нова технологія забезпечить переваги у створенні пасажирських токенів для програм часто літаючих пасажирів (34%) і електронних квитків (31%). ІТ-директора аеропортів потенційними вигодами від блокчейна називають відстеження стану майна, наприклад багажу (28%), і операційну ефективність (24%) [5, с. 82]. Незважаючи на явні переваги даної технології, існує багато перешкод, що заважають активному розвитку її впровадження.

Авіаційна галузь сьогодні стикається з численними викликами, пов'язаними із забезпеченням якості та конкурентоспроможності транспортного продукту. У цьому контексті важливо враховувати роль безлічі підприємств-партнерів, потоків інформації та управлінських рішень. Недостатня ефективність обміну інформацією та управління може негативно впливати на функціонування галузі. У цьому контексті блокчейн-технологія може вирішити ці проблеми завдяки своїм характеристикам, таким як децентралізація, прозорість, високий рівень безпеки і швидкість. Вона дозволяє створити розподілену базу даних, яка сприяє безперебійному та надійному обміну інформацією між різними учасниками галузі.

Враховуючи усі переваги, авіаційні компанії можуть впровадити інноваційні блокчейн-технології, які допоможуть їм адаптуватися до ринкових умов, підвищити ефективність управління та забезпечити конкурентні переваги. Це дозволить їм передбачати проблеми та ризики, які можуть виникнути, і розробити програми для їх попередження.

#### *Література*

1. Харченко М.В., Цимбалістова О.А., Черніхова О.С. Цифрова трансформація логістичних бізнес-процесів на ринку авіаційних перевезень. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Серія Економічні науки. 2021. № 44. С. 49-56.

2. Future of Airline Industry 2035. URL: <https://www.iata.org/contentassets/086e8361b2f4423e88166845afdd2f03/iata-future-airline-industry.pdf>

3. Teupkott A. and Tapkott A. *Blockchain Revolution*. Nyu-York: Random House LLC, 2016. 324 p.

4. Blockchain in aviation exploring the fundamentals, use cases, and industry initiatives. White paper. October 2018. URL: <https://www.iata.org/contentassets/2d997082f3c84c7cba001f506edd2c2e/blockchain-in-aviation-white-paper.pdf>

5. Командровська В.Є. Використання інноваційних блокчейн-технологій у комерційній діяльності авіакомпаній. Економічний простір. 2020. № 162. С. 79-83.

УДК 340.14(043.2)

**Устинова І.П.**, к.ю.н., доцент,  
**Літвінчук Б.С.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ПЕРСПЕКТИВИ БЛОКЧЕЙН В АВІАЦІЇ: МАЙБУТНЄ В ПРАВОВОМУ РЕГУЛЮВАННІ**

На сьогоднішній день авіаційний транспорт є швидким та досить надійним елементом, який дозволяє вирішити питання переміщення людей і товарів як всередині окремої держави, так і між державами. Виникають нові технології, які поступово починають впроваджуватися у різні сфери життя. Так, технологія blockchain, є доцільною у використанні в авіаційній галузі.

Серед перспективних застосувань технології доцільно виділити те, що її можна використовувати для оформлення квитків через токенизацію. Наразі квитки на літак є або паперовими, або електронними, проте завдяки blockchain потреба у використанні паперових квитків може бути повністю виключена, а електронні квитки можна токенизувати через розумні контракти. Наприклад, процес продажу квитків і їх використання буде зазначено в ланцюжку в реальному часі, що є ефективно та безпечно. Це також дозволить людям купувати квитки в різних суб'єктів по всьому світу, а значить можемо говорити про якісний захист прав людини в правовому полі.

Важливим питанням є безпека в авіаційній галузі. Проблемою при наданні послуг із перевезення пасажирів є втрата багажу. Застосування технології блокчейн може значно швидше та ефективніше знаходити втрачений багаж у режимі реального часу за рахунок обміну інформацією, а також зменшить витрати для авіакомпаній щодо пошуку втрачених речей пасажира. Авіакомпанії можуть створювати власний блокчейн і таким чином відстежувати весь багаж у системі. Це допомагає відшукати багаж, де б він не

знаходився під час транспортування, одночасно зменшуючи кількість втрачених або загублених одиниць багажу.

Повітряний рух – це галузь, яка може піддаватися частими терористичним актам, незаконним перетинам кордонів. Тому важливим є ідентифікація пасажирів, яка може здійснюватися швидко та безпечно (мається на увазі щодо персональної інформації пасажирів) для самого пасажирів. Технологія зменшить завантаженість та пришвидшить роботу органів, які здійснюють контроль в аеропортах. Ефективна і надійна ідентифікація пасажирів також зменшує ймовірність учинення шахрайства, адже після перевірки в блокчейні видати себе за іншу особу буде значно складніше внаслідок використання принципово нового рівня обробки біометричної інформації, яка стає доступною уповноваженим органам під час проходження державного кордону, посадки на борт і в аеропортах. Біометрична ідентичність є одним із найпотужніших потенціалів блокчейна в частині зашифрованих записів параметрів авіапасажирів, включаючи голос, відбитки пальців, геометрію руки, райдужну оболонку ока, обличчя, ходи тощо. Це незамінне і постійне джерело для звірення біометричних даних є неймовірно потужним і, можливо, позбавить від необхідності пред'явлення паспортів, водійських прав та інших посвідчень особи і тим самим дасть змогу незаперечно ідентифікувати особу [1, с. 81].

Технологія блокчейн може допомогти відстежувати стан здоров'я пасажирів, тобто результати тестів на статус Covid-19, або інші, в той час як особисті записи про здоров'я будуть захищені від неправильного використання, але пасажирів зможуть поділитися та передати свою історію тестів та діагностики тим сторонам, яким потрібні дані, щоб мандрівник міг подорожувати [2, с. 31].

Серед головних переваг технології блокчейн варто зазначити використання електронного документообігу. Наприклад, при авіаційному перевезенні вантажу на одному з етапів з вантажем виникають проблеми, постачання затримується, а транспортні витрати збільшуються. Це відбувається через те, що угоди можуть бути дуже складними та складатися з безлічі ланок ланцюжка. Іноді компанія, що доставляє товар одержувачу, знаходиться за десятки тисяч кілометрів, що ускладнює переговори з відправником вантажу. В результаті спілкування між учасниками ланцюжка проходить повільно, а розв'язання проблем затягується. З використанням технології блокчейн усі сторони, що мають відношення до угоди, мають можливість стежити за переміщенням вантажу. За записами в єдиній децентралізованій базі даних можна

швидко визначити, на якому етапі щось відбулося [3, с. 14]. Тобто, технології блокчейн застосовуються для документування логістичних операцій на транспорті, укладання договорів і виконання багатосторонніх угод (наприклад, у мультимодальних перевезеннях забезпечується взаємодія між власником вантажу і перевізником та експедитором на всіх етапах процесу перевезення), відслідковування вантажів та реєстрації їх якості (зокрема, для продуктів харчування реєструються умови доставки (вологість, температура), а також є можливість їх коригування в процесі транспортування), відображення в реальному часі операцій з відвантаження товарів, фінансове забезпечення транспортного процесу [4, с. 52].

Блокчейн має потенціал для того, щоб назавжди змінити індустрію авіації, але для цього потрібно використовувати нові можливості та більш детально вивчати та аналізувати цю технологію, а значить і правове регулювання цих процесів.

#### *Література*

1. Командровська В.Є. Використання інноваційних блокчейн-технологій у комерційній діяльності авіакомпаній. *Економічний простір*. 2020. С. 79-82.

2. Черногор Н., Залевський А. Перспективи використання технології блокчейн в аеропортовій діяльності як актуального напрямку розвитку туризму в сучасних умовах. *Теоретичні і прикладні напрямки розвитку туризму та рекреації в регіонах України: матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. конф.* 2022. С. 26-36.

3. Корнага Я.І., Тільняк Ю.Я. Дослідження та застосування технології блокчейн у транспортній логістиці. *Вісник ЖДТУ*. 2019. № 1(83). С. 12-17.

4. Харченко М.В., Цимбалістова О.А., Черніхова О.С. Цифрова трансформація логістичних бізнес-процесів на ринку авіаційних перевезень. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2021. С.49-56.

УДК 342.4(043.2)

**Iurynets J.L.**, Doctor of Laws, Professor,  
**Prokopiuk D.O.**, student,  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine

### **FLIGHT ATTENDANT PROFESSION: SPECIFICS, FEATURES AND REQUIREMEN**

In our world, there are many ways to get around. Humanity never stands still. It is always developing and striving for the best. Time is very

important for each of us, because we don't want to waste it (for example, traveling long distances).

With the same idea in mind, a Ukrainian pilot-designer built the world's first passenger airplane, called Ilya Muromets. The plane with 16 passengers on board flew for the first time on February 12, 1914. "On that day, Ilya Muromets set two new world records - for the number of passengers and for the cargo capacity of about 1300 kg. Thanks to this development, people began to significantly save their time on long trips. A century has passed, and in the modern world we already have more advanced airplanes that we can see flying in the blue sky every day [1].

But who ensures our comfort during the flight and can help us at any time? Today, flight attendants (stewards) have become qualified ordinary specialists on all air flights. Their functions are not only service, but they are also responsible for all passengers, their safety and health. In general, flight attendants have become nice, polite waitresses who are able to provide medical assistance and speak several languages. But don't forget that their responsibilities include full control of the situation on board - whether passengers are fastened, whether oxygen, vests, or seat belts are in order. Many people think that this profession is very easy, although if you look into it, this profession, like any other, has its drawbacks.

Being a flight attendant is hard. There are cases when the crew is forbidden to leave the airport between flights. The stewardess has to spend the entire flight standing if the plane is fully occupied. The difficulty of getting used to regular changes in time zones and climate, which tests the body's "strength". Statistics show that health deteriorates because of them [2].

Another important aspect for any flight attendant is communication with passengers. In addition to knowing several languages. A professional attitude to all situations that arise on board is important. I want to quote one flight attendant who has been in this profession for 8 years: "It's really hard because you're constantly working with different people, including crews - good and not so good. Some deliberately do something wrong, let you down, gossip, others help and perform their duties well, but every time you have to get used to a new team. It's also hundreds of passengers a day who pass through you, often with their stupid questions and ridiculous behavior. It's when you start to get into it and calmly react to absolutely everything, for example, when they take off your pants in front of you and not a single muscle twitches on your face, that's the level" [3].

Let's take a look at the main requirements for becoming a flight attendant. Girls from the age of 18 and boys from the age of 21 are

hired as flight attendants. Other requirements include: height not less than 165 cm and not more than 175 cm; age from 18 to 35 years; weight - 54-65 kg; good health, which is confirmed by a special medical commission; pleasant, well-groomed appearance; absence of various defects - scars, burns, as well as tattoos and piercings on visible parts of the body; a valid passport; knowledge of spoken English; education not lower than secondary; absence of criminal record [4].

So, you can understand that being a flight attendant is not as easy as it seems. This is a really difficult profession that has clear requirements. Although the salary is high, it is still justified because you spend your health, sleep little, and are constantly stressed and tense. During the entire flight, you have to keep an eye on everything that's going on, because an emergency can happen at any time. But there are also many benefits, such as constant travel, meeting different people, discounts on airline tickets, and constant health checks. Also, when choosing this profession, you should understand that there will be flights at any time and you need to be ready all the time, even if it's a holiday. The schedule often changes due to weather conditions, which delays flights. Due to fog, snow, or thunderstorms, the plane may land in another city. Sometimes, on the contrary, you have to go to the airport urgently. Everything changes on the fly, and you can't plan your life far in advance [5].

#### *Literature*

1. Перший у світі пасажирський літак сконструював українець: історія славетного «Іллі Муромця». URL: <https://history.znaj.ua/210909-pershiy-u-sviti-pasazhirskiy-litak-skonstruyuvav-ukrajinec-istoriya-slavetnogo-illi-muromca>

2. Професія «стюардеса»: опис і специфіка спеціальності. URL: <https://jak.koshachek.com/articles/profesija-stjuardesa-opis-i-specifika-specialnosti.html>

3. І я на небі: одкровення стюардеси про справжні особливості професії. URL: <https://platfor.ma/topics/people/ya-na-nebi-odkrovennya-stjuardesy-pro-spravzhni-osoblyvosti-profesiyi/>

4. Як стати стюардесою – що потрібно, щоб влаштуватися бортпровідником в Україні. URL: <https://intermobi.com.ua/yak-stati-stjuardesoju-shho-potribno-shhob-vlashtuvatisya-bortprovidnikom-v-rosi%D1%97/>

5. Я працюю стюардесою. Думаєш, це легко? URL: <https://www.wonderzine.me/wonderzine/career/job/8951-ya-pratsyuyu-stjuardesoju-dumaesh-legko>



**Боднар С.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Миронець О.М., к.ю.н.

## **ЩОДО ПРОБЛЕМАТИКИ АНТИСЕМІТИЗМУ**

Гоніння за різними ознаками, відмінностями між людьми мали місце в різні історичні часи. На жаль, людство вдається до дискримінації і в наші дні.

Термін «антисемітизм» з'явився лише в кінці 70-х років XIX століття, однак ненависть до євреїв та іудаїзму – древнє явище. Ще в елліністично-римський період монотеїзм і відокремлений спосіб життя євреїв викликали вороже ставлення оточуючих народів. Так, уже в I столітті, грецький автор Апіон стверджував, що євреї приносять в жертву греків у своєму Храмі. Ця ворожість значно посилилася з поширенням християнства. Суперечка між іудаїзмом та християнством, ініційована ще першими християнами, такими як Павло, справила значний вплив на поширення антиєврейських настроїв. Для християн символом євреїв став Юда Іскаріот – апостол, який видав Ісуса римській владі заради грошей. Головним звинуваченням християн проти євреїв стало звинувачення в розп'ятті (тобто в «боговбивстві»). Воно було покладено колективним тягарем на євреїв багатьох поколінь [1].

Європейське суспільство намагалось не допускати євреїв у ті професійні сфери, де вони могли б скласти конкуренцію християнам, внаслідок чого їм, наприклад, не дозволялося вступати в гільдії ремісників. Багато міст Європи, особливо в Польщі, починаючи з XV століття, прагнули отримувати привілей під назвою «*De non tolerantis Judeos*», дослівно «не терплять євреїв». Це означало, що євреям не тільки не можна було працювати в тому чи іншому місті, а й проживати в ньому. Таким чином, джерела доходу для євреїв були надзвичайно обмежені. Тоді євреї зайнялися лихварством і збором податків для дворянства і світських правителів Європи, а це були дві з небагатьох доступних їм професій. Той факт, що ці професії в Середньовіччя повністю асоціювалися з євреями, став однією з основних причин ненависті до них [1].

Голокост був систематичним, спонсорованим державою переслідуванням і вбивством шести мільйонів європейських євреїв режимом нацистської Німеччини та її союзників і

колабораціоністів... Нацисти помилково звинувачували євреїв у соціальних, економічних, політичних та культурних проблемах Німеччини. Зокрема, вони звинувачували їх у поразці Німеччини у Першій світовій війні. Деякі німці були сприйнятливі до цих заяв нацистів. Гнів через поразку у війні, економічні та політичні кризи, що настали внаслідок цього, сприяли посиленню антисемітизму в німецькому суспільстві. Нестабільність Німеччини під час Веймарської республіки, страх перед комунізмом та економічні потрясіння Великої депресії також зробили багатьох німців більш відкритими для нацистських ідей, включаючи антисемітизм [2].

Тридцять років в Радянському Союзі також пройшли під знаком терору. Значна кількість євреїв, державних, партійних, військових діячів, представників творчих професій, яких запідозрили у потенційній нелояльності до комуністичного режиму, були репресовані. У міжвоєнний період в Україні з політичних мотивів було засуджено 264 тис. євреїв, ще 87 тис. проходили за різними кримінальними справами. 70 тис. дорослих і 35,9 тис. членів сімей засуджених євреїв – «ворогів народу» були вислані за межі України. Характерною рисою суспільного життя в СРСР другої половини 1930-х рр. стала прихована боротьба сталінського керівництва проти «єврейського засилля» – поступове обмеження чисельності євреїв у складі органів державної та партійної влади, силових структур. У післявоєнний період Радянський Союз фактично відіграв вирішальну роль у визнанні правомірності створення держави Ізраїль у 1948 р. Однак цей акт носив суто політичний характер, який був спрямований проти Великобританії та її арабських союзників. Існування держави Ізраїль гіпотетично могло вирішити й питання із радянськими євреями, більшість яких сприймалась радянською владою потенційно небезпечними сіоністами та буржуазними націоналістами. Підтвердженням антисемітської суті сталінізму став терор, у черговий раз спрямований проти євреїв, що знаходив прояв у закритті єврейських шкіл та театрів, арештах політичних діячів і працівників освіти й культури [3].

Отже, антисемітизм проявлявся у різні періоди історії, на жаль, має місце і в наш час. Шлях до його подолання лежить у підвищенні рівня освіти, формуванні толерантності та свідомого громадянського суспільства.

#### *Література*

1. Манелюк Ю.М., Пащенко Д.Г. Антисемітизм як політична ідеологія: витоки і сучасність. URL: [http://app.nuoua.od.ua/archive/69\\_2022/4.pdf](http://app.nuoua.od.ua/archive/69_2022/4.pdf) (дата звернення: 02.11.2023).

2. The United States holocaust memorial museum. Енциклопедія

голокосту. URL: <https://encyclopedia.ushmm.org/content/uk/article/introduction-to-the-holocaust> (дата звернення: 02.11.2023).

3. Венгерська В. Антисемітизм та його вплив на особливості пам'яті про жертви недемократичних політичних режимів. URL: [http://eprints.zu.edu.ua/30184/1/%D0%93%D0%9E%20%D0%9C%D0%BD%D0%B5%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D1%96%D0%BA%D0%B0%3D%D0%9F%D0%BE%D0%B%D1%96%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0%20%D0%BF%D0%B0%0%BC%D1%8F%D1%82%D1%96\\_%D0%9C%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB%D0%B8%20%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%97-%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%8B-59-64.pdf](http://eprints.zu.edu.ua/30184/1/%D0%93%D0%9E%20%D0%9C%D0%BD%D0%B5%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D1%96%D0%BA%D0%B0%3D%D0%9F%D0%BE%D0%B%D1%96%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0%20%D0%BF%D0%B0%0%BC%D1%8F%D1%82%D1%96_%D0%9C%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB%D0%B8%20%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%97-%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%8B-59-64.pdf) (дата звернення: 02.11.2023).

УДК 340:336.71(043.2)

**Гулько А.С.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Чулінда Л.І., к.ю.н., доцент

## **РЕКОМЕНДАЦІЇ ІСАО ЩОДО СТВОРЕННЯ АВІАЦІЙНИХ ПРАВИЛ**

Сучасні ринкові реформи залежать від вирішення значної кількості правових проблем, серед яких важливе місце займають транспортні послуги. З розвитком науково-технічних досягнень значно зростає роль повітряних перевезень, що дозволяє забезпечити найбільш зручний і швидкий спосіб здійснення перевезень. При цьому важливим аспектом є регламентація та уніфікація правил авіаційних перевезень. Важливу та одну з ключових ролей в цьому процесі займає – Міжнародна організація цивільної авіації – ІСАО.

Однією із загальних закономірностей, що визначають розвиток сучасних міжнародних авіаційних відносин, поряд з інтернаціоналізацією економічного і всього суспільного життя людства є динамічна інституціоналізація цих відносин, що проявляється у стійкій тенденції підвищення ролі міжнародних інститутів та механізмів в управлінні процесами, що відбуваються у світовій цивільній авіації. Нині інституціоналізація охоплює значну частину як міждержавних, і неміждержавних авіаційних відносин. Більше того, як показує практика, поза міжнародними авіаційними інститутами та механізмами більшість міжнародних авіаційних

відносин розвиватися нормально не можуть. Якісний та кількісний розвиток цивільної авіації у другій половині ХХ ст. має наслідком встановлення густої мережі міжнародних повітряних сполучень між країнами всіх континентів [1, с. 299].

Для підтримки та забезпечення безпечних та ефективних умов експлуатації міжнародних повітряних комунікацій у глобальному масштабі необхідні постійні зусилля всіх членів міжнародної авіаційної спільноти – держав, авіакомпаній, експлуатантів повітряних суден та аеропортів. Під впливом цієї об'єктивної потреби виникли міжнародні інститути та механізми дня сприяння колективним пошукам вирішення питань співробітництва у галузі міжнародної цивільної авіації на основі оптимального поєднання інтересів членів міжнародної авіаційної спільноти. До них належать Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), регіональні авіаційні організації Європи, Африки та Латинської Америки, численні неурядові авіаційні організації [2].

Аналізуючи питання щодо відповідальності за авіаційну діяльність держави і враховуючи принцип суверенітету над повітряним простором, доходимо висновку про компетентність держави самостійно визначати правовий режим свого повітряного простору. Спираючись на положення Чиказької конвенції 1944 р., а також нормативно-правові акти держав, логічно визначати правовий статус повітряного судна, яке перебуває в межах території іншої держави, як такий, що має підпорядковуватися юрисдикції цієї держави, а також дотримуватися законів та правил поведінки, незалежно від закону його прапора [3].

Принцип свободи польотів не забороняє дозвільний порядок польотів іноземних повітряних суден над сухопутною й водною територіями держав на певних етапах міжнародних польотів, оскільки їх здійснення над державною територією має відбуватися переважно на підставі договору. Окрім того, держава зобов'язана не тільки дотримуватися міжнародних правил і вимог, закріплених у міжнародних договорах або регламентах ICAO, а й контролювати власні повітряні судна. Звичайно, держава не поширює свій суверенітет на міжнародний повітряний простір, повітряні судна, перебуваючи в міжнародному повітряному просторі, підпорядковуються юрисдикції держави реєстрації судна.

Тому Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) встановлює стандарти та рекомендації, спрямовані на регулювання різних аспектів авіації. Ці рекомендації впливають на створення авіаційних правил на національному рівні, і мають на меті забезпечення безпеки та ефективності в цивільній авіації, а також є

основою для розробки національних авіаційних правил у багатьох країнах. Країни приймають ці рекомендації та впроваджують їх у внутрішнє законодавство, створюючи власні авіаційні правила, які відповідають міжнародним стандартам ICAO.

Варто зазначити, що авіаційні організації стали незамінними інструментами узгодження позицій та вироблення спільної платформи між їхніми учасниками з різних питань забезпечення безпеки міжнародних повітряних сполучень, експлуатації повітряних суден та аеропортів, діяльності авіакомпаній, а також боротьби з актами насильства та терору на міжнародному повітряному транспорті. Звичайно, внесок у вирішення таких питань з боку ICAO, регіональних та неурядових авіаційних організацій не рівноцінний і не рівнозначний, що визначається різницею в їх функціях та компетенції, характері їх цілей та завдань, а також складом членів.

#### *Література*

1. Галаган О.Я. Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) та її роль у забезпеченні функціонування комунікаційних систем навігації. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2020. Вип. 1. С. 298-303.

2. ICAO – Secretariat – Legal Affairs and External Relations Bureau – Current lists of parties to multilateral air law treaties. International Civil Aviation Organization. URL: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf)

3. Милян О.С. Відповідність національних аспектів регулювання в системі цивільної авіації до європейських стандартів в розрізі укладення Угоди про спільний авіаційний простір. URL: [http://www.rusnauka.com/8\\_NMIV\\_2013/Economics/2\\_131591.doc.htm](http://www.rusnauka.com/8_NMIV_2013/Economics/2_131591.doc.htm)

УДК 340:336.71(043.2)

**Івахненко К.І.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Чулінда Л.І., к.ю.н., доцент

### **ЗАГРОЗИ ДЛЯ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ У СУЧАСНОМУ СВІТІ**

Забезпечення безпеки цивільної авіації є одним із найактуальніших завдань у світовому контексті протягом найближчих десятиліть. Цивільна авіація відіграє важливу роль у забезпеченні глобальних зв'язків та зручності подорожей для мільйонів людей, забезпечуючи їм можливість швидко та комфортно переміщатися між різними куточками планети. Однак ця

сфера також потенційно вразлива перед терористичними групами, які можуть використовувати сучасні технології для втілення своїх злочинних намірів.

Для боротьби з тероризмом використовують заходи, передбачені для виявлення потенційних загроз та їх подальшого придушення. Ефективна система виявлення та контролю може відіграти ключову роль у запобіганні актам тероризму. У розробці систем виявлення активно використовуються різні технології, деякі з яких вже успішно застосовуються, тоді як інші знаходяться на етапі розробки. Багато зусиль в галузі безпеки спрямовані на створення систем для виявлення вибухових матеріалів та ідентифікації відомих терористів [1, с. 20].

Цивільна авіація особливо потерпає від можливого використання вибухових речовин терористами. Навіть невелика кількість вибухових матеріалів може мати наслідком катастрофу великого пасажирського літака і призвести до великої кількості жертв. Тому аеропорти та авіакомпанії впроваджують технічні рішення для швидкого та надійного контролю за багажем та пасажирами.

Автоматизація відіграє важливу роль у розробці систем виявлення. Багато сучасних систем спроектовані так, щоб мінімізувати потребу в активному втручанні людини. В ідеальному випадку роль людини повинна обмежуватися перевіркою правильності роботи системи виявлення. Але існують ситуації, коли технології обмежені та потребують умінь людини. Автоматизація особливо важлива, коли необхідно контролювати великий обсяг об'єктів, таких, як багаж в аеропортах або перевірка автомобілів на кордоні [2, с. 89].

Для розробки стратегії безпеки цивільної авіації необхідно враховувати загальний підхід, що враховує тенденції у виникненні загроз і відповідає міжнародним стандартам. Методологічні принципи та аналіз рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) визначають основні загрози для безпеки авіапольотів:

1) захоплення літаків терористами та іншими злочинними групами, а також акти саботажу;

2) незаконне транспортування небезпечних вантажів;

3) виникнення безладу на борту літаків через агресивних або психічно нестійких пасажирів;

4) застосування терористами ракет «земля-повітря», запуск яких може здійснюватися із плеча;

5) незаконне транспортування ядерних та радіоактивних матеріалів;

6) кібертероризм [3, с. 300].

Загальна стратегія безпеки повинна охоплювати розробку превентивних заходів, систем виявлення та контролю, співпрацю з іншими країнами та організаціями для обміну інформацією та координації дій. Така стратегія повинна бути гнучкою та адаптивною до зміни зростаючих загроз. Важливо також, щоб вона відповідала міжнародним стандартам і рекомендаціям з метою забезпечення максимального рівня безпеки цивільної авіації.

Ці категорії загроз не впорядковані за важливістю чи пріоритетом, оскільки їх значення може змінюватися залежно від різних обставин, таких, як вид авіаперевезень або конкретні обставини. Однак усі ці аспекти пов'язані з протиправними діями, які можуть загрожувати цивільній авіації, і їх можна передбачити та нейтралізувати шляхом відповідних заходів безпеки.

#### *Література*

1. Камінський В.В. Боротьба з повітряним тероризмом має починатися із землі. *Наука і техніка Повітряних Сил ЗСУ*. 2019. № 1(14). С. 16–23.

2. Заліський М.Ю., Семенов О.О., Соломенцев О.В., Терещенко Л.Ю., Хмелько Ю.М. Технічні засоби служби авіаційної безпеки: навч. посібник. Київ: Вид-во НАУ, 2019. 122 с.

3. Галаган О.Я. Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) та її роль у забезпеченні функціонування комунікаційних систем навігації. *Вісник ЗНУ. Юридичні науки*. 2020. № 1. С. 298–303.

УДК 340:336.71(043.2)

**Коновалюк О.Ю.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Чулінда Л.І., к.ю.н., доцент

### **СУЧАСНІ ЗАГРОЗИ ТА ВИКЛИКИ ДЛЯ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ**

Авіація завжди була важливою галуззю транспорту та спрямована на забезпечення швидкого і безпечного пересування людей та вантажів по всьому світу. Протягом останніх десятиліть авіаційна безпека зазнала ефективних трансформацій завдяки розвитку технологій та стандартів безпеки. Однак, разом із розвитком цієї галузі з'явилися і нові загрози та виклики, які потребують найвищого рівня уваги та заходів для їх запобігання.

Однією з основних загроз для безпеки авіації залишаються технічні несправності та вади в обладнанні літальних апаратів. Це може охоплювати несправності двигунів, системи авіоніки або структурні дефекти. Технічні недоліки можуть бути наслідком недостатнього технічного обслуговування або виробничих помилок. Забезпечення безпеки в цьому випадку вимагає постійного моніторингу та технічного обслуговування літаків, а також розвитку нових технологій для попередження і виявлення недоліків [1, с. 63].

Іншою серйозною загрозою є тероризм. Терористичні акти, пов'язані з авіацією, мають потенціал великої руйнівної сили і можуть призвести до великої кількості жертв. Спеціалізовані органи безпеки, такі як аеропортова поліція та спецслужби, посилюють заходи безпеки та співпрацюють з міжнародними партнерами для запобігання та реагування на можливі терористичні загрози. Пекінська конвенція і протокол 2010 року та Монреальський протокол 2014 року запроваджують новий міжнародний правопорядок щодо боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Крім традиційних загроз, сучасна авіація також стикається з кіберзагрозами. Літаки й авіаційні системи значною мірою залежать від комп'ютерних технологій, і кібератаки можуть мати наслідком порушення роботи авіаційних систем або навіть керування літаками. Захист від кіберзагроз вимагає постійного оновлення та підвищення кібербезпеки в авіаційній галузі [2, с. 42].

Серед інших викликів для безпеки авіації варто відзначити екологічні питання. Забруднення атмосфери та зміни клімату стають актуальними проблемами, і авіація робить свій внесок у ці проблеми через викиди газів у атмосферу. Збільшення викидів газів в атмосферу призводить до потепління клімату, підвищення рівня моря, руйнування екосистем і змін у розподілі опадів. Це може мати серйозні наслідки для людей, тварин та природних ресурсів. Один із шляхів зменшення впливу авіації на клімат – це розвиток більш паливоекономічних літаків. Ще одним способом зменшення впливу авіації на навколишнє середовище є розробка та впровадження альтернативних джерел палива. Це може включати в себе біопаливо, водень, електричну енергію і гібридні системи. Зменшення викидів також може бути досягнуто за допомогою оптимізації маршрутів та відправлень. Маршрути можуть бути спроектовані так, щоб уникнути зайвого пального споживання, наприклад, шляхом коротших дистанцій або використання альтернативних аеропортів [3, с. 199].



Нарешті, дуже важливим аспектом безпеки авіації є людський фактор. Помилки екіпажів, бортпровідників і обслуговуючого персоналу можуть також призводити до авіаційних інцидентів. Забезпечення безпеки вимагає постійної уваги до навчання, тренування, підвищення кваліфікації та психологічної підготовки для персоналу авіаційної галузі. Тільки завдяки цим заходам можна забезпечити безпеку пасажирів та надійність авіаційної системи. Тому навчання, підвищення кваліфікації та постійне моніторинг професійної діяльності є надзвичайно важливими аспектами забезпечення безпеки.

Отже, сучасна авіація стикається з різними загрозами та викликами для безпеки. Забезпечення безпеки в цій галузі вимагає комплексного підходу, співпраці всіх сторін, від екіпажів і технічного персоналу до правоохоронних органів і міжнародних організацій. Тільки шляхом постійного моніторингу, розширення нових технологій та зміцнення міжнародного співробітництва можна забезпечити найвищий рівень безпеки в авіації. Завдяки спільним зусиллям індустрії, регулюючих органів і професіоналів авіаційного сектору, ми можемо подолати сучасні загрози та виклики та забезпечити безпечний та надійний розвиток авіації для майбутніх поколінь. Авіація залишається важливою складовою сучасного світу, і її безпека – наш важливий обов'язок.

#### *Література*

1. Нечипоренко О.М. Основи надійності літальних апаратів: навч. посіб. Київ: НТУУ «КПІ», 2019. 240 с.
2. Філінович В.В. Кібербезпека та загрози авіаційній сфері: правовий аспект. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2021. № 3(60). С. 38-44.
3. Бондар О.І., Машков О.А., Міхеєв В.С. Системний підхід щодо оцінювання екологічного впливу авіаційної техніки на стан довкілля. *Екологічні науки*. 2020. № 1(28). С. 191-200.

**Кохтюк В.А.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Чулінда Л.І., к.ю.н., доцент

## **МІЖНАРОДНА ОРГАНІЗАЦІЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (ІСАО) ТА ЇЇ РОЛЬ У БОРОТЬБІ З АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ У ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Міжнародна цивільна авіація є складною та важливою галуззю, яка вимагає високого рівня безпеки та захисту. Зростання актів незаконного втручання, таких як терористичні захоплення повітряних суден, створює загрозу не лише для безпеки авіації, а й для міжнародної стабільності та безпеки загалом. У цьому контексті роль міжнародних організацій стає надзвичайно важливою.

Основною організацією, яка відповідальна за розробку стандартів та рекомендацій авіаційної безпеки є Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО). Вона була створена в 1944 р. на основі Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. До цієї організації входять майже всі держави світу.

У 1969 р. було прийнято Резолюцію Ради ІСАО, відповідно до якої було створено Комітет з незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, що було реакцією на спалах тероризму у світі. Однією із важливих подій стало створення постійної Групи експертів з авіаційної безпеки у 1987 році, яка працює над розробкою правил для надання допомоги країнам у запровадженні заходів щодо припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації [1].

Одним із головних обов'язків Ради ІСАО є прийняття міжнародних стандартів і рекомендованої практики (SARP) і включення їх як додатків до Чиказької конвенції. В окремих випадках Рада ІСАО є арбітром між державами-членами в питаннях, що належать до авіації або реалізації положень Чиказької конвенції, та уповноважена здійснювати розслідування ситуацій, які являють собою перепони для розвитку міжнародної аеронавігації.

Авіаційна безпека є однією з фундаментальних цілей ІСАО, що досягається завдяки розробці глобальних стратегій, що містяться в Глобальному плані забезпечення безпеки польотів 2023-2025 і Глобальному аеронавігаційному плані; моніторинг тенденцій і показників безпеки; реалізація цільових програм безпеки для усунення недоліків безпеки та інфраструктури тощо.

Глобальний план безпеки авіації 2023-2025(GASP) представляє стратегію, яка підтримує визначення пріоритетів та постійне удосконалення безпеки авіації. GASP разом із Глобальним аеронавігаційним планом забезпечує основу, в якій будуть розроблені та впроваджені регіональні та національні плани безпеки авіації, забезпечуючи, таким чином, гармонізацію та координацію зусиль, спрямованих на підвищення безпеки міжнародної цивільної авіації, потенціалу та ефективності. Метою GASP є постійне зниження смертності та ризику смертельних випадків шляхом керівництва розробкою гармонізованої стратегії безпеки авіації та національних планів безпеки авіації [1].

Одним із завдань ICAO та у рамках дії Глобального плану безпеки авіації 2023-2025 є підготовка звітів про акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, які надають ICAO дані, що мають вирішальне значення для оцінки та аналізу інцидентів і тенденцій у сфері безпеки. Відповідно до Додатку 17 до Чиказької конвенції держави-члени ICAO зобов'язані якомога швидше звітувати в ICAO після розслідування інциденту. Відповідно до Додатку 17 Договірної держава повинна надати відповідну інформацію про кожен випадок незаконного захоплення або спроби захоплення повітряного судна чи авіаційних засобів. Завдяки аналізу таких випадків експерти можуть розробити ефективні заходи, які є основою програми авіаційної безпеки [2].

Ініціативи GASP контролюються за допомогою оцінки ICAO глобальних і регіональних показників авіаційної безпеки на основі встановлених принципів управління ризиками — основного компоненту сучасних державних програм безпеки (SSP) і систем управління безпекою (SMS). У всій своїй скоординованій діяльності з безпеки ICAO прагне досягти балансу між оціненим ризиком і вимогами практичних, досяжних і ефективних стратегій зменшення ризиків [3].

Стандарти ICAO (SARPS) з управління безпекою польотів призначені для надання допомоги державам в управлінні ризиками для безпеки польотів у координації з постачальниками авіаційних послуг. Положення щодо управління безпекою підтримують безперервну еволюцію проактивної стратегії для покращення показників безпеки, основою якої є реалізація Державної програми безпеки, яка систематично аналізує ризики безпеки, зокрема акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Окрім того, ICAO проводить безпековий аудит (USOAP audit), під час якого надається оцінка ефективності впровадження критичних елементів системи контролю за безпекою польотів і проводиться

систематична та об'єктивна перевірка системи контролю за безпекою держави [4].

Отже, Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) є важливою міжнародною організацією, діяльність якої орієнтована на встановлення міжнародних стандартів та нормативів, розробку технологічних інновацій, які є основою для забезпечення безпеки польотів. На основі цих розробок діють інші міжнародні організації, як світового так і регіонального рівня.

#### *Література*

1. ICAO Global Aviation Safety Plan. *Organization website ICAO*. URL: <https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/Home.aspx>

2. Reports of Acts of Unlawful Interference. *Organization website ICAO*. URL: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Acts.aspx>.

3. Safety Reports. *Organization website ICAO*. URL: <https://www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx>.

4. Safety Audit Results: USOAP interactive viewer. *Organization website ICAO*. URL: <https://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx>.

УДК 340:336.71(043.2)

**Літвінчук Б.С.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Чулінда Л.І., к.ю.н., доцент

### **ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА У МІЖНАРОДНІЙ ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Питання відповідальності перевізника у сфері міжнародної цивільної авіації та пов'язані з цим проблеми аналізуються авіаційною спільнотою у зв'язку із частим виникненням потенційних загроз. Саме розвиток міжнародної цивільної авіації, зростання її місця та ролі у світовій транспортній системі визначає необхідність внесення змін у законодавство, яке регулює забезпечення безпеки польотів повітряних суден.

Одним зі способів забезпечення порядку в міжнародних відносинах є використання інституту відповідальності, який має значення й для міжнародної цивільної авіації, оскільки покликаний забезпечити своєчасне та максимально справедливе притягнення суб'єкта до відповідальності у разі настання авіаційної події.

Норми щодо відповідальності авіаперевізника містяться, як правило, у двосторонніх угодах про повітряне сполучення і

складають найважливішу сферу правового регулювання в міжнародному повітряному праві. На сьогодні правове регулювання міжнародних повітряних перевезень закріплено в двох надзвичайно важливих міжнародних угодах: Варшавській (1929 року) і Монреальській (1999 року) конвенціях про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень.

Варто звернути увагу на те, що ст. 23 Варшавської конвенції, а також ст. 26, 47 Монреальської конвенції оголошують недійсними будь-які домовленості про звільнення перевізника від відповідальності або зменшення її встановленої межі. Важливим є положення, що сторони можуть домовитися лише про збільшення меж відповідальності (за ст. 22 Варшавської конвенції) шляхом укладення угоди або подачі заяви про зацікавленість у доставці вантажу або багажу, а згідно ст. 25, 27 Монреальської конвенції - перевізник має право сам відмовитися не тільки від встановлених в ній меж відповідальності, але і від будь-яких передбачених засобів захисту – підстав звільнення його від відповідальності [1].

Зазвичай норма про відповідальність складається з обов'язку перевізника відшкодувати шкоду, що виникає з його провини під час повітряного перевезення.

Зокрема, ст. 22 Монреальської конвенції встановлює наступні межі відповідальності перевізника: у випадку знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу відповідальність обмежується сумою 1000 спеціальних прав запозичення; у випадку знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні вантажу – обмежується сумою 17 спеціальних прав запозичення за кілограм [1].

Перевізник є відповідальним за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, тільки за умови, що подія, яка стала причиною загибелі або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажира.

Цікаво, що у Монреальській конвенції відсутні межі відповідальності за смерть і тілесні ушкодження пасажира, а лише встановлюється, що якщо розмір заподіяної шкоди не перевищує 100 000 спеціальних прав запозичення, то така відповідальність настає за наявності одного лише факту заподіяння перевізником шкоди при перевезенні, тобто за принципом заподіяння. Разом з тим, ст. 22 Варшавської конвенції зазначає, що при перевезенні пасажирів відповідальність перевізника стосовно кожного пасажира обмежується сумою двісті п'ятдесят тисяч франків.

Вважаємо за доцільне звернути увагу на справу *Air France v Saks* 1985 року, в якій пасажирка скаржилася на дії авіакомпанії, як

на подію, яка завдала їй тілесної шкоди. Вона стверджувала, що втрата нею слуху спричинена неналежними обслуговуванням та експлуатацією системи герметизації повітряного судна. Верховний Суд США дійшов висновку, що відповідальність за ст. 17 Варшавської конвенції настає лише в випадку, якщо ушкодження пасажира було спричинено несподіваною або незвичною подією або подією, яка є зовнішньою для пасажира. Суд наголосив, що це визначення слід гнучко застосовувати після оцінки всіх обставин, пов'язаних із ушкодженнями пасажира. У випадку із позивачкою, Суд вирішив, що оскільки ушкодження, безперечно, є наслідком власної внутрішньої реакції пасажира на звичайну, нормальну та очікувану експлуатацію літака, її ушкодження не було спричинено певною подією, то і стаття 17 Варшавської конвенції не може застосовуватися [2]. В іншій справі - *Blansett v. Continental Airlines*, Суд прийшов до висновку, що ненадання перевізником інформації пасажирам про ризик тромбозу глибоких вен під час трансконтинентального рейсу було несподіваною або незвичною подією, відповідно відхиленням від звичайних обставин, тому може вважатися «подією» відповідно до положень Варшавської конвенції, а тому перевізник має бути притягнутий до відповідальності [3]. У справі *Lee v Air Canada* пасажир звернувся до суду за компенсацією шкоди у зв'язку з травмуванням багажем, упущеним іншим пасажиром. Авіакомпанія просила суд закрити провадження у справі, оскільки ситуація, що відбулася на борту літака, не може вважатися «подією» в контексті Монреальської конвенції. Така позиція перевізника була обґрунтована тим, що, по-перше, відсутній причинно-наслідковий зв'язок між діями перевізника та ушкодженнями пасажира, а по-друге, пошкодження пасажиру були завдані іншим пасажиром [4]. Проте суд такі доводи авіакомпанії не взяв до уваги і зазначив, що не впевнений, що зокрема Монреальська конвенція вимагає наявності причинно-наслідкового зв'язку між діями, якими було заподіяно шкоду, та експлуатацією повітряного судна чи поведінкою членів екіпажу для того, щоб встановити наявність «події» відповідно до статті 17 Монреальської конвенції.

Отже, питання відповідальності перевізника завжди було та буде актуальним, оскільки із збільшенням у XXI столітті авіаційних перевезень, на жаль, збільшується також і втрата багажу, вантажу, а також завдається шкода, яка спричиняє загибель, поранення або будь-яке інше тілесне ушкодження пасажирів. З аналізу судових рішень, можна дійти висновку, що ограні судової влади, у кожному

конкретному випадку, досліджують чи можуть вважатися окремі дії перевізника подією, що спричинила тілесне ушкодження пасажирів.

### *Література*

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594) (дата звернення: 24.10.2023).

2. Case of Air France v Saks. US Supreme Court. URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/> (дата звернення: 24.10.2023).

3. Case of Blansett v. Continental Airlines, Inc. United States District Court, S.D. Texas, Galveston Division. URL: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/237/747/2462867/> (дата звернення: 24.10.2023).

4. Case of Lee v Air Canada. United States District Court, S.D. New York. URL: <https://www.leagle.com/decision/infeco20170210967> (дата звернення: 24.10.2023).

UDC 341.231.14:305 (043.2)

**Movchan A.R.**, higher education seeker  
of the first (bachelor) level,  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine  
Scientific Advisor: Myronets O.M., PhD in Law

## **GENDER EQUALITY IN HUMAN RIGHTS PROTECTION**

There is a widespread opinion in the world that gender inequality is some distant problem, not ours. But we live in a society that has two parts of humanity: women and men, who have different needs, different interests, and different conditions for realization. The problem of inequality of rights between men and women is very important, it is specific because our society is not yet fully aware of its existence. The issue of equality between men and women has gained great importance in our time because more and more often we hear about violating someone's rights in one or another sphere. Historically, the essence of man and woman and their interaction is almost the main intrigue of society.

Even in the ancient world, for example in Athens, the position of women was ambiguous. She was under the authority of her father, and then her husband. But in Sparta, women and men had almost the same status. Of course, this also affected the institution of marriage. According to the laws of Lycurgus (IX-VIII centuries BC), women were equal to men in their social status. They were often raised like men.

“Women's freedom is perhaps the most paradoxical product of Spartan totalitarianism and its militaristic, maximally masculinized culture”. But Aristotle thought differently, he considered women inferior beings, impotent men, because they lack the principle of “soul”, which the scientist defined as rationality. Aristotle noted: “A female is a female due to the fact that she lacks certain properties. We must consider the qualities of a woman as marked by the mark of natural imperfection” [1].

The first equal opportunities law passed by Parliament was the Sexual Disqualification (Removal) Act in December 1919. The law barred women from a number of professions based on their gender or marriage, including the legal profession and parts of the civil service. In the 1920s, the passage of the Sexual Disqualification Act saw several first women, including the first female veterinarian, barrister, jury member, and cabinet minister. In the United States of America, women received the right to credit without the permission of men only in 1974. Women did not have the opportunity to be creative, and even the most talented often gave their works to men, because in this way they got the opportunity to see the world. It cannot be said that men do not suffer from gender discrimination, because there are stereotypical ideas about women's and men's responsibilities, as well as about men's and women's professions. Women, in the vast majority, are contemptuous of men's attempts to take over responsibilities that are defined as feminine in a certain culture or society [2].

In the history of Ukraine, the family legislation of the USSR of 1968 confirmed the central role of a woman in the family with reference to the fact that she “is provided with the necessary social and domestic conditions to combine happy motherhood with increasingly active and creative participation in industrial and socio-political life” [3]. And on September 8, 2005, the Law of Ukraine “On Ensuring Equal Rights and Opportunities of Women and Men” was adopted, which defines the main directions of the state gender policy, the authorities responsible for its implementation, structural elements of the policy with the aim of ensuring the parity of women and men in all spheres of life [4].

There have been some improvements in recent years, but Ukraine still has room to grow. At the end of the day, it is about everyone having to participate and contribute to the development of the country: both men and women. For example, the role of women in the army has changed. If previously they usually held positions such as telephone operators, medics, or cooks, since 2014 they began to perform combat tasks in the volunteer battalions. However, they were usually listed in the same non-combat positions. This situation changed in 2018 when some restrictions for women were removed by law. According to Deputy



Minister of Defense Hanna Malyar, about 60,000 women currently serve in the Ukrainian army [5].

Thus, analyzing the history, we can say that there is still a problem of gender inequality in the modern civilized world. It requires strict social and state attention to remove the issue from today's reality.

#### *Literature*

Кравець В. Проблеми міжстатевих та шлюбно-сімейних стосунків у античній греції. *Україна–Європа–Світ*. 2013. С. 78–88. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ues\\_2013\\_12\\_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ues_2013_12_11) (дата звернення: 02.11.2023).

Дашковська О. Гендерна політика у сфері зайнятості населення: досвід США. *Вісник Академії правових наук України*. 2010. С. 165–166. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vapny\\_2010\\_2\\_17](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vapny_2010_2_17) (дата звернення: 02.11.2023).

Про внесення змін та доповнень до деяких законодавчих актів срср у питаннях, що стосуються жінок, сім'ї і дитинства: Закон від 22 трав. 1990 р. № 1501-І. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v1501400-90/ed19900522#Text>. (дата звернення: 02.11.2023).

Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків: Закон України від 08 вер. 2005 р. № 2866-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2866-15/ed20050908#Text> (дата звернення: 02.11.2023).

Кількість жінок-військових у ЗСУ з 2014 року зросла у 2,5 рази. *Укрінформ*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3682549-kilkist-zinokvijkovih-u-zsu-z-2014-roku-zrosla-u-25raza.html#:~:text=A%20станом%20на%20201%20березня,в%20порівнянні%20з%202014%20роком> (дата звернення: 02.11.2023).

УДК 340:336.71(043.2)

**Музичка І.М.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Чулінда Л.І., к.ю.н., доцент

## **РОЛЬ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Штучний інтелект все активніше впливає на наше життя, зокрема, на міжнародні та внутрішні авіаперевезення.

Штучний інтелект – це галузь комп'ютерних наук, яка вивчає створення систем, програм та алгоритмів, які наділені здатністю виконувати завдання, які зазвичай вимагають людського інтелекту. Ці системи можуть аналізувати інформацію, приймати рішення, вчитися і самостійно вдосконалюватися на основі даних та досвіду [1].

На сьогоднішній день штучний інтелект (ШІ) відіграє велику роль у багатьох сферах та проблемних питаннях авіації [2]. До них можна віднести наступні:

1. Автопілоти та автоматизація польотів: ШІ використовується для розробки і підтримки систем автопілоту, які можуть самостійно керувати літаками. Ці системи здійснюють моніторинг польотних параметрів таких, як висота, швидкість, кути нахилу тощо, і автоматично коригують їх для забезпечення безпеки та комфорту пасажирів. Вони можуть виконувати польоти, приземлення та інші операції з високою точністю і безпекою.

2. Безпека: ШІ впроваджує системи уникнення зіткнень, які допомагають уникнути аварій і надзвичайних ситуацій в повітряному просторі.

3. Погодний аналіз та прогнозування: ШІ аналізує великі обсяги погодних даних і надає точні прогнози погоди, що допомагає планувати безпечні маршрути і уникати негоди. ШІ аналізує дані погоди, зокрема інформацію про турбуленцію та погодні умови в регіоні польоту. Пілоти та авіадиспетчери отримують ці дані в режимі реального часу, що дозволяє уникати потенційно небезпечних обставин.

4. Пасажирські послуги: ШІ допомагає авіакомпаніям надавати персоналізовані послуги пасажирам, включаючи індивідуальні рекомендації, покращене обслуговування та оптимізацію розкладу польотів.

5. Технічне обслуговування: ШІ використовується для моніторингу стану літаків та попередження технічних несправностей, що допомагає зменшувати час простою літаків і підвищувати надійність авіаційної техніки.

6. Автономність: ШІ розвиває можливість автономних систем, які можуть виконувати завдання без значного втручання людини, що сприяє підвищенню ефективності та зменшенню людських помилок.

7. Оптимізація ресурсів: ШІ допомагає авіакомпаніям оптимізувати використання ресурсів, включаючи паливо, персонал і обладнання.

Отже, усі ці аспекти роблять ШІ ключовим елементом у подальшому розвитку цивільної авіації, забезпечуючи покращення безпеки, ефективності та комфорту для пасажирів. Використання штучного інтелекту в цивільній авіації відкриває безліч можливостей для покращення керування та забезпечення безпеки польотів. Існує ще багато способів покращення загального стану цивільної авіації за допомогою впровадження ШІ.

Дуже важливим елементом безпеки бортів є системи уникнення зіткнень (ACAS): ACAS на базі ШІ аналізує дані про рух інших літаків у навколишньому повітряному просторі і надає рекомендації пілотам для уникнення можливих зіткнень. Це рішення сприяє запобіганню аварій та конфліктів у повітрі. Якщо ж ACAS не допоміг або сталася будь-яка інша ситуація, то на допомогу може прийти система аварійного керування: ШІ розробляє системи, які можуть втручатися у керування літаком у випадку надзвичайних ситуацій таких, як втрата стійкості або інші критичні події. Це дозволяє зберегти безпеку польоту в небезпечних ситуаціях. Не варто також забувати й про аналіз даних з бортових систем: ШІ може аналізувати великі обсяги даних, що надходять з різних бортових систем літака, включаючи дані зі сенсорів, систем авіоніки та двигунів [3]. Таким чином, аналіз допомагає виявляти аномалії та потенційні проблеми в роботі літака, що сприяє забезпеченню безпеки польоту. Також можна зазначити, що штучний інтелект може бути у нагоді при тренуванні та симуляціях польотів: ШІ використовується для створення реалістичних симуляторів для навчання пілотів та інженерів. Ці симулятори дозволяють відпрацьовувати реакції на різні ситуації та підвищувати кваліфікацію персоналу без реальних ризиків.

Отже, використання штучного інтелекту в цивільній авіації відкриває шлях до подальшого розвитку та модернізації галузі, забезпечуючи покращення у всіх аспектах авіаційних послуг.

#### *Література*

1. International Civil Aviation Organization A41-WP/90 TE/18 28/7/22 WORKING PAPER ASSEMBLY - 41ST SESSION TECHNICAL COMMISSION Agenda Item 33. Other issues to be considered by the Technical Commission USE OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE TO INCREASE GLOBAL FLIGHT SAFETY. URL: [https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/WP/wp\\_090\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/WP/wp_090_en.pdf)
2. International Civil Aviation Organization. URL: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
3. Intelligence in Aviation: New Professionals for New Technologies, Transport and Telecommunication Institute, LV-1019 Riga, Latvia. URL: <https://doi.org/10.3390/app132111660>

**Пижов М.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Миронець О.М., к.ю.н.

## **ГУМАНІЗМ У ПОСТВОЄННІЙ РЕАЛЬНОСТІ УКРАЇНИ**

Для функціонування системи захисту прав людини як у воєнний, так і поствоєнний періоди ключовим є усвідомлення й утвердження гуманістичного характеру юридично обґрунтованих дій щодо регулювання, охорони й захисту прав, свобод та законних інтересів людини і громадянина. Отже, проблема гуманізму не втрачає своєї актуальності.

У сучасному суспільстві гостро стоїть питання про дотримання встановлених прав, прояв до людини поваги, захист її честі й гідності, оскільки основний сенс формування демократичного суспільства і розвитку правової держави полягає у створенні сприятливих умов для життя і усебічного розвитку кожного громадянина. У зв'язку з цим особливий науковий інтерес становить дослідження принципу гуманізму в праві [1, с. 205].

Гуманізм як правова категорія, являє собою світогляд, що розглядає людину як вищу, самодостатню і самоусвідомлюючу цінність [2, с. 84]. Так, у сучасній філософській літературі під гуманізмом (від лат. *humanus* – людський) розуміють систему світоглядних орієнтирів, центром яких є людина, її особистість, високе призначення і право на вільну самореалізацію. Гуманізм визначає вивільнення можливостей людини, є критерієм оцінки соціальних інститутів [1, с. 205].

Гуманізм виражає ставлення до людини принаймні з двох боків: визнає соціальну цінність людської особистості й відкидає все, що є несумісним з такою її оцінкою [2, с. 84]. Особливе значення гуманізм має і для функціонування права, що обумовлює його трансформацію як найважливішого об'єкту юридичної науки. У сучасних умовах актуалізується значення гуманізму як правового принципу. Принцип гуманізму – один із найважливіших ціннісних характеристик цивілізованого суспільства, який визнає благо людини, її право на свободу, щастя, виявлення своїх здібностей критерієм прогресивності соціальних інститутів. Засади гуманізму властиві усім цивілізованим правовим системам. Вони розкривають одну з найважливіших ціннісних характеристик права. Право закріплює і реально гарантує природні і невід'ємні права і свободи

кожної людини: право на життя, здоров'я, особисту свободу і безпеку, право на охорону своєї честі й гідності, захист від будь-якого несанкціонованого втручання в сферу особистого життя та інші права. Завдяки принципу гуманізму парадокс «співмірності» вирішується таким чином, щоб при захисті інтересів постраждалої сторони (наприклад, потерпілого) надати винному можливість, випробувавши страждання, виправитися [1, с. 206-207].

Відповідно до бачення О. Олійник, виходячи із самої сутності принципу гуманізму, можна стверджувати, що він безпосередньо пов'язаний із визначенням цілей правосуддя, яке зацікавлене не тільки у визначенні засобів його здійснення, а й у вирішенні завдань, які перед ним ставить суспільство, держава. Кримінальна юстиція під час здійснення правосуддя повинна в підсумку не тільки вплинути на особу, яка вчинила суспільно небезпечне діяння, а й на громадян із метою попередження вчинення з їх боку можливих злочинів [3, с. 287].

На думку О. Донченко, складники принципу гуманізму охоплюють такі засади, як неприпустимість свавільного втручання у сферу особистого життя людини, неприпустимість безпідставного позбавлення права власності, свобода договору, свобода підприємницької діяльності, судовий захист цивільного права та інтересу, справедливість, добросовісність, розумність тощо [4, с. 6; 7].

Отже, гуманізм є певною моральною вимогою до поведінки людей, тобто певною категорією морального усвідомлення людини найвищою соціальною цінністю в державі [2, с. 84]. На нашу думку, побудувати демократичну соціальну державу є можливим виключно за умови усвідомлення змісту вказаної категорії членами громадянського суспільства і прийняття її як принципу й обов'язкової умови ефективної юридично-регульованої діяльності у післявоєнний період державотворення в Україні.

### *Література*

1. Чеботарьов С.С. Гуманізм як принцип права України. *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 65. С. 205-207. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/5638/Chebotarov%20guman.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (дата звернення: 02.11.2023).

2. Hromovchuk M. The principle of humanism and its content in the formation of a new paradigm in law. *Uzhhorod National University Herald*. Series: Law. 2022. P. 77-86. URL: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2022.70.12> (дата звернення: 02.11.2023).

3. Олійник О. Принцип гуманізму в кримінальному праві України.

*Підприємництво, господарство і право.* 2018. С. 287-288. URL: <http://pgr-journal.kiev.ua/archive/2018/12/55.pdf> (дата звернення: 02.11.2023).

4. Донченко О.І. Прояв принципу гуманності в деяких галузях права. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Юриспруденція».* 2019. Т. 1, № 42. С. 4-7.

УДК 340:336.71(043.2)

**Приор Ю.С.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Чулінда Л.І., к.ю.н., доцент

## **РЕКОМЕНДАЦІЇ ICAO У ПЕРІОД ПАНДЕМІЇ COVID-19 ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Пандемія COVID-19 стала надзвичайним викликом для світової цивільної авіації. Завдяки швидкому поширенню вірусу та запровадженню обмежувальних заходів національними урядами, авіаційна галузь вийшла на межу виживання.

Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) є міжурядовою організацією, спеціалізованою в сфері співробітництва держав у питаннях цивільної авіації. Її діяльність охоплює різні важливі аспекти авіації з метою забезпечення безпеки, регулярності та ефективності авіаперевезень, а також охорони навколишнього середовища від впливу авіації, що в свою чергу є діями, спрямованими на досягнення цілі, визначеної у пункті «а» ст. 44 Статуту ICAO – забезпечення безпечного і упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації у всьому світі [1].

З метою забезпечення організованого розвитку галузі цивільної авіації і вивчення питань, пов'язаних із організацією цієї сфери, Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), починаючи з лютого 2020 року регулярно оновлює аналіз економічних наслідків пандемії COVID-19 для цивільної авіації. ICAO розробляла бюлетені і листи-рекомендації, що стосуються регулювання повітряних польотів в умовах пандемії COVID-19 [2, с. 147].

Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) є універсальною та координуючою установою у сфері цивільної авіації, яка приділяє велику увагу розробці рекомендацій для боротьби з пандемією COVID-19 в цій галузі, беручи до уваги рекомендації та рішення Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) як головної координуючої універсальної організації у сфері охорони здоров'я.

Рекомендації та стратегії, розроблені ІСАО, поповнюються і підтримуються міжнародними та регіональними організаціями цивільної авіації. Незважаючи на можливу необхідність різних підходів для задоволення національних та регіональних потреб, державам рекомендується максимально дотримуватися стандартів, планів і політики ІСАО з метою забезпечення єдності дій. Зокрема, важливо підтримувати співпрацю та глобальні ланцюжки поставок, особливо для віддалених районів, ізольованих островів та інших вразливих областей. Крім того, національним урядам рекомендується використовувати системні підходи до управління ризиками, пов'язаними з безпекою польотів, авіаційною безпекою та охороною здоров'я, особливо під час відновлення авіаційної діяльності.

Протягом всієї пандемії, ІСАО закликає держави-члени дотримуватися положень Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року та Міжнародних медико-санітарних правил ВООЗ, де докладно визначено процедури для обмеження поширення інфекційних захворювань. Крім того, ІСАО розробляє бюлетені та листи-рекомендації, що стосуються регулювання повітряних польотів у контексті пандемії COVID-19. Окрім розроблених бюлетенів та листів-рекомендацій, окремої уваги заслуговують зовнішні заходи, які ІСАО регулярно проводила та проводить з метою привернути увагу міжнародної спільноти до проблеми коронавірусної хвороби у сфері цивільної авіації та вирішення окремих проблемних наслідків, зокрема, звернення ІСАО до національних урядів, проведення конференцій, онлайн-зустрічей тощо [3].

Важливою частиною їх діяльності є також публічні заходи, які ІСАО регулярно проводить, спрямовані на залучення уваги міжнародної спільноти до проблеми коронавірусної хвороби в контексті цивільної авіації і вирішення окремих складних аспектів, таких, як звернення до національних урядів, проведення конференцій, онлайн-зустрічей тощо.

Таким чином, співпраця ІСАО з державами-членами, ООН та іншими міжнародними організаціями підтверджує їх єдність і солідарність у боротьбі з поширенням COVID-19 з метою відновлення діяльності у сфері цивільної авіації. Незважаючи на серйозні фінансові втрати, спричинені закриттям кордонів багатьма країнами світу, ця галузь виявила ефективну реакцію на потреби міжнародного співтовариства під час боротьби з хворобою. Рекомендації та роз'яснення міжнародних організацій залишаються актуальними та ефективними в сучасних умовах. Хоча пандемія

COVID-19 не оминула жодну зі сфер діяльності людини, саме галузь міжнародних авіаперевезень, незважаючи на значні фінансові втрати через закриття кордонів країн світу, змогла ефективно відреагувати на потреби міжнародного співтовариства у період боротьби з хворобою. Рекомендації та роз'яснення міжнародних організацій є актуальними та дієвими у сучасних умовах.

#### *Література*

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. (Чиказька конвенція). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text)

2. Форманюк В.В., Каненберг-Сандул О.К., Хендель Н.В., Пасечник О.В. Значення діяльності ICAO в боротьбі з COVID-19. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія: Юриспруденція. 2020. № 45. С. 146-149.

3. Чулінда Л.І., Мялковська О.О. Рекомендації міжнародних організацій для відновлення діяльності цивільної авіації в період пандемії COVID-19. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 5. С. 676-679.

УДК 340:336.71(043.2)

**Савліва Н.О.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Чулінда Л.І., к.ю.н., доцент

## **РОЛЬ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ САНКЦІЙ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ПРОТИ ДЕРЖАВИ-АГРЕСОРА**

Повномасштабне російське вторгнення 24 лютого 2022 року змінило систему міжнародних відносин, зокрема і в сфері цивільної авіації. Європейський Союз засуджує агресивну війну РФ проти України, застосовуючи санкції з метою сприяння міжнародному миру та безпеці, запобігання конфліктам, підтримуючи демократію, верховенство права і права людини та захищаючи принципи міжнародного права.

Відповідно до статті 2 Статуту ООН кожна держава-учасниця ООН має утримуватися від застосування сили і вирішувати конфлікти мирним шляхом, а стаття 41 передбачає можливість застосування проти держави-порушника заходів, які стосуються повного або часткового припинення економічних відносин, залізничних, морських, повітряних, поштових, телеграфних, радіо



або інших засобів сполучення, а також розрив дипломатичних відносин.

Якщо держава-агресор відмовляється припинити правопорушення і добровільно відшкодувати завдану шкоду, застосовуються міжнародно-правові санкції як негативна реакція міжнародної спільноти на порушення міжнародного права. Відповідно до Статуту ООН міжнародно-правові санкції можуть застосовувати Рада безпеки ООН і міжнародні організації, зокрема, у сфері цивільної авіації – Рада ICAO, вищий орган Міжнародної організації цивільної авіації [1].

25 лютого 2022 року 36 держав, що входять до складу Ради ICAO, обговорили ситуацію, яка склалася в Україні, під час засідання 225 сесії керівного органу ICAO. Рада ICAO виступила за важливість збереження безпеки польотів та безпеки міжнародної цивільної авіації та пов'язаних із цим зобов'язань держав-членів, і закликала РФ припинити свою незаконну діяльність для забезпечення безпеки польотів і безпеки цивільної авіації та дотримуватися своїх зобов'язань як за Чиказькою конвенцією, так і за іншими міжнародними договорами про повітряне право [2].

Дієві обмежувальні заходи (санкції) Європейського Союзу з перших днів війни були спрямовані на обмеження авіаційного сполучення держави-агресора унаслідок виконання обов'язків держав-членів відповідно до Статуту ICAO. ЄС разом із Великобританією та США вжили різних заходів в авіаційній сфері з метою створення значних логістичних та фінансових проблем (з негайними наслідками) для авіакомпаній, які здійснюють рейси в росію та з росії, а також для орендодавців і фінансистів, які співпрацюють з російськими авіакомпаніями [1].

Європейські міжурядові організації цивільної авіації підтримали вимоги міжнародної авіаційної спільноти закрити повітряний простір для авіації РФ з метою надати підтримку Україні в умовах воєнної агресії [3]. EASA зупинило дію всіх сертифікатів, якщо власник сертифіката знаходиться або проживає в росії, що вплинуло на права та обов'язки авіаційних компаній відповідно до правил авіаційної безпеки, які підпадають під дію Регламенту ЄС 2018/1139. Йдеться про ліцензії авіаперевізників на продукцію, запчастини, прилади, ліцензії на технічне авіаобслуговування, а також ліцензії тренувальних центрів для організацій і тренувальних пристроїв для імітації польотів. Літаки без відповідних сертифікатів не мають права здійснювати рейси в авіапросторі ЄС.

Також варто наголосити, що ЄС прийняв кілька пакетів обмежувальних заходів. Зокрема, введено повну заборону на

експорт товарів і технологій, придатних для використання в авіаційній та космічній промисловості, також неможливим стало пряме або непряме надання будь-якій особі в росії або для використання в росії страхування або перестраховування повітряних суден і його частин/технологій; надання будь-яких послуг, пов'язаних з повітряним судном, або для використання в росії, а саме: капітальний ремонт, перевірка, заміна, модифікація або виправлення дефектів щодо повітряних суден.

Окрім цього, російським авіаперевізникам або повітряним суднам, незалежно від держави їх реєстрації, заборонено здійснювати польоти на територію ЄС, над територією ЄС або за її межами. Заборона на продаж усіх літаків, запасних частин та обладнання російським авіакомпаніям суттєво погіршить певні сектори економіки росії.

28 червня 2022 року під час свого 226-го засідання Рада ІКАО проаналізувала питання, що стосуються експлуатації повітряних суден подвійної реєстрації в рф. Стаття 18 Чиказької конвенції передбачає, що повітряне судно не може бути зареєстровано більше, ніж в одній державі, хоча його реєстрація може бути змінена з однієї держави на іншу. Після того, як держава зареєструвала повітряне судно, на неї покладаються зобов'язання щодо безпеки згідно з Чиказькою конвенцією та додатками до неї. Подвійна реєстрація повітряних суден ускладнює дотримання правил безпеки, зокрема щодо міжнародної дійсності сертифіката та льотної придатності кожного літака та ліцензії на радіостанцію. Беручи до уваги принципи, що містяться в Чиказькій конвенції, Рада ІКАО закликала рф негайно припинити діяльність щодо порушення Конвенції з метою збереження безпеки цивільної авіації та термінового усунення цих порушень [4].

Ще одна міжнародна міжурядова організація у галузі безпеки аеронавігації Євроконтроль підтримала численні вимоги міжнародної авіаційної спільноти закрити повітряний простір держав, які межують з росією, для авіації рф з метою підтримки України в боротьбі проти агресора.

При цьому потрібно зауважити, що усі обмежувальні заходи, прийняті ЄС, повністю відповідають зобов'язанням за міжнародним правом, захисту прав людини та основоположних свобод.

Тобто, застосування до держави-агресора різних видів санкцій посилює їх можливості та ефективність, збільшує ймовірність змусити порушника припинити міжнародне правопорушення та виконати зобов'язання. Однак санкції є більш ефективними, якщо залучено широке коло міжнародних партнерів, які чітко

усвідомлюють, що для відновлення міжнародного правопорядку основними цінностями є безпека, верховенство права і права людини.

#### *Література*

1. UK, EU and US aviation industry sanctions. URL: <https://www.whitecase.com/publications/alert/uk-eu-and-us-aviation-industry-sanctions> (дата звернення: 20.10.2023).

2. ICAO Council condemns violation of territorial integrity and airspace of Ukraine: ICAO Uniting aviation. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-condemns-invasion-of-Ukraine.aspx> (дата звернення: 20.10.2023).

3. EASA's application of restrictive measures taken by the European Union in view of Russia's military attack on Ukraine. URL: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/restrictive-measures-russia/notice-stakeholders> (дата звернення: 20.10.2023).

4. ICAO Council reviews dual registration of commercial aircraft by Russian Federation. ICAO Uniting aviation. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-reviews-dual-registration-of-commercial-aircraft-by-Russian-Federation.aspx> (дата звернення: 20.10.2023).

УДК 342.9 (043.2)

**Славіта Ю.В.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Чулінда Л.І., к.ю.н., доцент

### **ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ СТАНДАРТІВ ІСАО У ПРАВОВУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ**

Україна, як суверенна держава, зобов'язана дотримуватися міжнародних стандартів і рекомендацій, особливо в галузі цивільної авіації. Однією із ключових міжнародних організацій, що регулює стандарти та норми у цій сфері, є Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO). Інтеграція стандартів ICAO у правову систему України є важливою для розвитку цивільної авіації та забезпечення безпеки польотів.

Інтеграція стандартів ICAO у правову систему України є надзвичайно важливим процесом для забезпечення безпеки польотів. Це означає, що всі суб'єкти цивільної авіації в Україні, включаючи авіакомпанії, аеропорти та регулюючі органи, повинні дотримуватися міжнародних стандартів, що зменшує ризик авіаційних інцидентів та аварій [1, с. 12].

Міжнародні стандарти існують у будь-якій сфері регулювання, але вони здебільшого ототожнюються зі стандартами, які регулюють технічну сферу, оскільки вони є найпоширенішими. Останнім часом при здійсненні міжнародного співробітництва держав в галузі міжнародної цивільної авіації значне місце набувають спеціальні технічні норми (стандарти).

На сьогоднішній день Україна є членом багатьох міжнародних організацій, що регулюють відносини у сфері авіації. Із 9 вересня 1992 року Україна є членом ІКАО, цілями її є розробка принципів і методів міжнародної аеронавігації та сприяння плануванню і розвитку повітряного транспорту з метою забезпечення безпечного розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі. З появою Чиказької конвенції формується нова галузь міжнародного права – міжнародне повітряне право.

ІКАО прийняла додатки до Чиказької конвенції – міжнародні стандарти і рекомендувала практичні заходи щодо забезпечення безпеки, регулярності та ефективності повітряної навігації і щодо полегшення повітряних перевезень. Вони визначають діяльність пілотів авіатранспортних компаній, льотних екіпажів, операторів служби повітряного руху і наземних екіпажів, а також визначають конструкцію і характеристики літака. ІКАО розробила правила польоту, зокрема, правила візуальних польотів та польотів за приладами, а також аеронавігаційні карти, які використовують у всьому світі. Системи авіаційного електрозв'язку, радіочастоти і процедури також регулюються ІКАО.

Приєднання України до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) стало першим кроком у виведенні національної цивільної авіації на міжнародний ринок авіаперевезень та польотів. Положення Конвенції є обов'язковими для всіх держав-учасниць, і хоча вони не забороняють державам-учасницям делегувати приватним структурам певні функції, за які вони відповідають, відповідальність за забезпечення повної відповідності всім положенням Конвенції та Додатків покладена на держави.

Відповідно до статті 28 Конвенції кожна Договірна держава зобов'язується, наскільки вона визнає це можливим: а) надавати на своїй території аеропорти, радіо – і метеорологічні служби та інші аеронавігаційні засоби для сприяння міжнародній аеронавігації згідно з цією Конвенцією; б) приймати і вводити в дію належні стандартні системи процедур зв'язку, кодів, маркування, сигналів, світло обладнання та іншу експлуатаційну практику і правила, які час від часу можуть рекомендуватися або встановлюватися згідно з цією Конвенцією; с) співпрацювати в міжнародних заходах щодо

забезпечення видання аеронавігаційних карт і схем згідно зі стандартами, які час від часу можуть рекомендуватися або встановлюватися згідно з цією Конвенцією [2].

Сьогодні необхідно вдосконалити регулювання процесів у авіаційній промисловості в Україні. Недостатнє використання рекомендацій та матеріалів ICAO для авіації, включаючи економіку аеропортів та аеронавігаційні послуги, як регуляторами, так і постачальниками послуг, як правило, має негативні наслідки для промисловості. Це може впливати, наприклад, на непропорційне збільшення тарифів та зборів, що збільшує вартість квитків, знижує якість послуг через відсутність угод про надання послуг, непрозорість нарахувань та зборів, напруженість між постачальниками послуг та їх користувачами та/або регулюючими органами.

Отже, зараз існує необхідність імплементації стандартів ICAO до національного авіаційного законодавства. Поглиблене дослідження заслуговує питання про правові стандарти ICAO, оскільки законодавство та процедури застосування держав-членів ICAO, включаючи Україну, повинні відповідати встановленим вимогам. Інтеграція стандартів ICAO в правову систему України є необхідною для забезпечення безпеки польотів, розвитку галузі та підвищення міжнародного статусу країни.

#### *Література*

1. Хаустова М.Г. Проблема організаційно-правового забезпечення гармонізації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. *Проблеми законності*: академ. зб. наук. пр.; відп. ред. В.Я. Тацій. Харків: Нац. ун-т «ЮАУ», 2019. Вип. 121. С. 12–29.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. № 995\_038. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text)

## **РОЗДІЛ 3**

# **БЕЗПЕКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ**

УДК 34:004.056.53(043.2)

**Адаменко О.М.**, здобувач вищої освіти  
третього (освітньо-наукового) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ЗНАЧЕННЯ КІБЕРБЕЗПЕКИ ДЛЯ АВІАЦІЙНИХ СИСТЕМ**

Кібербезпека стала ключовим аспектом сучасної технологічної інфраструктури, і це особливо важливо для авіаційних систем. У теперішньому світі авіація відіграє важливу роль у глобальному сполученні та господарському розвитку. Збої в авіаційних системах можуть призвести до серйозних наслідків, включаючи аварії, загрози для життя пасажирів і персоналу, а також економічні збитки. У цьому контексті кібербезпека стає дуже важливою для забезпечення надійності та безпеки авіаційних систем. Більш детально розглянемо значення кібербезпеки для авіаційних систем, а також способи захисту цих систем від кіберзагроз.

Авіаційні системи – це складні технічні системи, які включають в себе літаки, аеропорти, системи керування повітряним рухом, системи навігації та багато іншого. Завдання авіаційних систем охоплюють забезпечення безпеки і ефективності повітряного руху, пасажирського комфорту і швидкості перевезення, а також мінімізацію впливу авіації на довкілля.

Забезпечення безпеки авіації – це одне з найважливіших завдань авіаційних систем. Система безпеки України слідкує за збоями в цих системах, адже вони можуть призвести до аварій, які загрожують життю пасажирів і членів екіпажу. Крім того, авіаційна безпека також стосується захисту від терористичних загроз і забезпечення цілісності авіаційної інфраструктури.

Ефективність авіаційних систем визначається їхнього здатністю обробляти великий потік даних і керувати повітряним рухом, щоб забезпечити оптимальний розклад рейсів та мінімізувати затримки. Це також включає в себе забезпечення надійності та доступності авіаційних систем.

Однією з основних загроз є можливість вторгнення в системи керування повітряним рухом, що може призвести до неконтрольованого руху повітряних суден і авіаційних аварій. Такий

сценарій може стати катастрофічним і призвести до значних втрат життів та руйнувань. Наприклад, зміна маршруту літака без належного контролю може призвести до небезпеки для життя пасажирів і персоналу.

Злам конфіденційної інформації, такої як пасажирські дані, може призвести до втрати довіри пасажирів до авіакомпаній і авіаційних систем загалом. Це може мати серйозний вплив на бізнес авіакомпаній і галузь в цілому.

Збої в авіаційних системах також можуть призвести до значних економічних збитків. Наприклад, затримки в рейсах і втрата даних можуть коштувати авіакомпаніям мільйони доларів. Такі збитки можуть мати далекосяжні наслідки для галузі авіації та здатні вплинути на господарську стабільність.

Таким чином, кібербезпека в авіації стала критично важливою для забезпечення надійності і безпеки авіаційних систем. Ризики, пов'язані з кіберзагрозами, несуть серйозні наслідки для авіаційної безпеки, і ці ризики ростуть з кожним днем.

У сучасному світі існують різноманітні типи кіберзагроз, які можуть вплинути на авіаційні системи. Найпоширеніші з них розкриємо більш детально. Віруси та малвари – це програми, які можуть інфікувати комп'ютерні системи і поширювати збої. У відомостях існують приклади вірусів, які були спрямовані на авіаційні системи та завдали шкоди їхньому функціонуванню. Фішинг і соціальна інженерія – це методи, які використовуються зловмисниками для отримання доступу до конфіденційної інформації шляхом маніпулювання людьми. Наприклад, атакувачі можуть виманювати важливі паролі або іншу конфіденційну інформацію від працівників авіакомпаній або аеропортів. Дистриб'ютивні атаки на відмову в обслуговуванні (ДДОС) можуть призвести до відмови в роботі серверів і мереж, що використовуються в авіаційних системах. Це може викликати затримки в рейсах і перерви у зв'язку. Зловмисники можуть вторгнутися в комп'ютерні мережі авіаційних систем і отримати доступ до даних та систем керування. Це може зумовити неконтрольований рух літаків та інші авіаційні аварії. Деякі кіберзагрози можуть бути спрямовані на шпигунство і викрадення конфіденційної інформації. Наприклад, іноземні держави або конкуренти можуть намагатися отримати доступ до важливих даних про авіаційні системи. Це лише деякі приклади типів кіберзагроз, з якими стикаються авіаційні системи. Зростання кількості та складності цих загроз робить кібербезпеку більш актуальною і важливою для галузі авіації.

Надважливим кроком до активізації міжнародного співробітництва у боротьбі з кіберзагрозами у цивільній авіації стало прийняття у 2019 р. в ході 40-ї сесії Асамблеї ІКАО низки документів, в тому числі резолюції А40-10 «Вирішення проблем кібербезпеки в цивільній авіації». Цей документ визначає план протидії держав-членів ІКАО кіберзагрозам у сфері цивільної авіації, в якому можна виділити основні завдання: 1) здійснювати стратегію кібербезпеки; 2) визначити створювані можливими кіберінцидентами загрози і чинники ризику для польотів і критично важливих систем цивільної авіації, а також серйозні наслідки, до яких можуть призвести такі інциденти; 3) визначити коло обов'язків національних органів і зацікавлених сторін галузі стосовно кібербезпеки в цивільній авіації; 4) заохочувати вироблення загального розуміння державами-членами кіберзагроз та факторів ризику, а також загальних критеріїв для визначення ступеня важливості об'єктів і систем, що вимагають захисту; 6) створювати державно-галузеві партнерства і механізми на національному та міжнародному рівнях і брати участь в їх діяльності щодо систематичного Актуальні проблеми держави і права 41 обміну інформацією в області кіберзагроз, інцидентів, тенденцій і заходів протидії; 8) заохочувати розвиток в національних органах і в авіаційній галузі життєздатної культури кібербезпеки на всіх рівнях; 10) розробити принципи і, за необхідності, виділяти ресурси для забезпечення таких вимог до критично важливих авіаційних систем; повинна бути забезпечена структурна безпека систем; системи повинні бути стійкими; способи передачі даних повинні бути безпечними і забезпечувати цілісність і конфіденційність даних; повинні бути впроваджені методи моніторингу систем і виявлення інцидентів та подання повідомлень про них; необхідно проводити судовокриміналістичний аналіз кіберінцидентів; 11) співпрацювати в розробці програми ІКАО у сфері кібербезпеки згідно з єдиним, комплексним і функціональним підходом, що включає області аеронавігації, зв'язку, спостереження, експлуатації повітряних суден, льотної придатності та інші відповідні дисципліни.

Національний центр кібербезпеки Сполученого Королівства Великої Британії авіаційних систем прогнозує появу значними викликів, які включатимуть в себе ряд загроз. Зловмисники можуть використовувати штучний інтелект і машинне навчання для створення більш скоординованих та складних кібератак. Науковці та фахівці з кібербезпеки також використовують ці технології для захисту від кіберзагроз. Зловмисники можуть діяти з будь-якої точки світу і направляти свої атаки на авіаційні системи в інших країнах.



Це ускладнює завдання виявлення та розслідування кіберзагроз. Цифрова трансформація авіації передбачає збільшення використання цифрових технологій і збільшення автоматизації в авіаційних системах. Це створює нові можливості для кіберзагроз та потребу в збільшенні захисту.

Забезпечення кібербезпеки в авіації вимагає співробітництва між країнами, авіаційними компаніями та міжнародними організаціями. Загрози в мережі надграничні, і спільні зусилля є необхідними для їх ефективного управління. Кібербезпека має величезне значення для авіаційних систем, оскільки ці системи відіграють ключову роль у глобальному сполученні та господарському розвитку. Кіберзагрози можуть призвести до серйозних наслідків, включаючи аварії, втрати життів і економічні збитки. Забезпечення кібербезпеки в авіації вимагає використання різних засобів та практик, включаючи шифрування даних, віддалений моніторинг і виявлення загроз, фізичний захист і тренування персоналу.

#### *Література*

1. Розв'язання проблем кібербезпеки в цивільній авіації. Резолюції Асамблеї. Асамблея – 40-та сесія, Монреаль, 24 вересня – 4 жовтня 2019 р. А40-10. С. 50–53. ICAO: web-site. URL: [https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Resolutions/a40\\_res\\_prov\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Resolutions/a40_res_prov_ru.pdf).

УДК 343.98(043.2)

**Гольдберг Н.О.**, к.ю.н.,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ВЗАЄМОДІЯ СЛІДЧОГО З ІНШИМИ СЛУЖБАМИ ПРИ ПРОВЕДЕННІ ОГЛЯДУ МІСЦЯ АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ**

Однією з найважливіших слідчих (розшукових) дій при розслідуванні кримінальних правопорушень, що пов'язані з авіаційними подіями, є грамотний і своєчасний огляд місця події. Проте підготовка та проведення такого огляду мають свою специфіку, зумовлену низкою чинників, а саме: необхідністю в більшості випадків зміни обстановки місця події до початку його огляду, великими розмірами території, що підлягає огляду, значною кількістю потерпілих і загиблих, часто важкодоступністю місця події, одночасним проведенням огляду комісією, що проводить службове розслідування, тощо.

Відповідно до ч. 8 ст.119 Повітряного кодексу України усі випадки порушення порядку використання повітряного простору України розслідуються Експертною установою з розслідування авіаційних подій відповідно до положення, що затверджується Кабінетом Міністрів України, з подальшим поданням матеріалів розслідування Міністерству оборони України. Експертна установа з розслідування авіаційних подій взаємодіє з відповідними центральними органами виконавчої влади, зокрема уповноваженим органом з питань цивільної авіації, з органами місцевого самоврядування, Службою безпеки України, органами прокуратури та Національної поліції. Так, згідно ч. 6 ст. 119 цього ж кодексу якщо під час розслідування були виявлені злочинні дії чи бездіяльність окремих осіб чи організацій, працівники Експертної установи з розслідування авіаційних подій зобов'язані повідомити про це відповідні органи прокуратури України [3].

Кабінет Міністрів на засіданні 15 вересня ухвалив рішення про перейменування Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів із цивільними повітряними суднами. Установу перейменовано на Національне бюро розслідувань на транспорті [2]. Наразі Національне бюро розслідувань на транспорті це Експертна установа з розслідування авіаційних подій.

Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні» є нормативно-правовим актом України, що регулює діяльність в сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами [1]. При виникненні авіаційних подій відповідні органи Державіаадміністрації, МВС, МНС через свої структурні підрозділи вживають, у межах компетенції, необхідних заходів для збереження речових доказів і забезпечують надійну охорону повітряного судна та всього, що на ньому перебуває, протягом часу, необхідного для проведення розслідування. Збереження речових доказів включає збереження шляхом фотографування чи іншими відповідними засобами документування будь-яких речових доказів, які можуть бути вилученими, зіпсованими, втраченими або знищеними. Охорона повітряного судна та всього, що на ньому перебуває, передбачає запобігання подальшому пошкодженню, проникненню сторонніх осіб, викраденню чи псуванню [1].

Розслідування на території України авіаційних подій та інцидентів проводяться у взаємодії з органами досудового розслідування.

Взаємодія слідчого з іншими органами може ускладнювати проведення огляду місця події, оскільки при цьому перебуває велика кількість людей, які займаються не тільки оглядом повітряного судна, його частин, агрегатів, елементів конструкції, документації, що збереглася, але також їх збором і дослідженням. Водночас, слідчому надається можливість на місці консультиватися з висококваліфікованими фахівцями в різних галузях авіації, користуватися розробленими планами, що полегшує виготовлення схеми місця події, тощо.

Враховуючи зазначені обставини варто запропонувати своє бачення взаємодії зазначених суб'єктів з метою найбільш раціональної організації порядку роботи слідчої групи на місці авіаційної події, тому що якість виконання первинних слідчих (розшукових) дій багато в чому залежить від розподілу обов'язків між учасниками слідчої групи.

Необхідно розподілити обов'язки між суб'єктами, що залучені до огляду авіаційної події. Одній групі слідчих доручити огляд матеріальної частини повітряного судна, фіксувати в протоколі місцезнаходження і стан повітряного судна, елементів його конструкції, контролюючих приладів, сліди торкання повітряним судном землі та різних перешкод. Другій групі слідчих разом із судово-медичним експертом або лікарем доручити здійснення первісного огляду трупів загиблих пасажирів і членів екіпажу на місці події, фіксувати результати в окремому протоколі огляду трупів.

Так, перед початком огляду доцільно провести фотозйомку місця події і зіставлення даних фотозйомки з детальним топогеодезичним планом місцевості. Після чого, площа розбивається на сектори з точним визначенням меж кожного з них (встановлення за допомогою GPS географічних координат кутових точок) і візуальним визначенням меж (обмеження розпізнавальною стрічкою, встановлення табличок із найменуванням сектора тощо). За кожною слідчо-оперативною групою закріплюється ділянка (сектор), на якій ведуться пошуки і попереднє вивчення речових доказів.

До участі в огляді місця події обов'язково слід залучати фахівців у різних галузях знань: експертів-криміналістів, судово-медичних експертів, авіаційних лікарів, фахівців у галузі аерофотозйомки, фахівців у галузі авіації (наприклад, зі складу відомчої комісії) та ін.

Взаємодія слідчого з іншими органами при проведенні огляду авіаційної події важлива для забезпечення об'єктивності і повноти розслідування. Слідчий повинен забезпечувати обмін інформацією з

іншими службами та органами, які беруть участь в розслідуванні авіаційної події. Це включає в себе обмін фактичними даними, свідченнями, доказами та іншою інформацією, яка може бути корисною для встановлення причин події. Загальною метою взаємодії слідчого з іншими органами є встановлення причин авіаційної події, розробка рекомендацій для попередження подібних інцидентів у майбутньому і забезпечення безпеки в авіації.

### *Література*

1. Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13 груд. 2005 р. № 943. URL: [https://ips.ligazakon.net/document/view/re11868?an=1&ed=2008\\_04\\_08](https://ips.ligazakon.net/document/view/re11868?an=1&ed=2008_04_08)

2. Деякі питання спеціалізованих експертних установ розслідування авіаційних подій та подій на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 15 вер. 2023 р. № 995. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995-2023-p#Text> (дата звернення: 16.10.2023).

3. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 16.10.2023).

УДК 341.4(043.2)

**Грекова Л.Ю.**, старший викладач,  
**Рябокоть Ю.В.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ПРАВОСУДДЯ ТА ПРОБЛЕМИ У СУДОЧИНСТВІ АВІАКАТАСТРОФ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО КРИМІНАЛЬНОГО СУДУ**

Міжнародний кримінальний суд (надалі – «МКС») є міжнародним органом, призначеним для забезпечення правосуддя та відповідальності за найважчі порушення міжнародного права, місія якого полягає у здійсненні судочинства над фізичними особами, які звинувачуються у вчиненні геноциду, воєнних злочинів, злочинів проти людства та агресії.

Кожна держава-учасниця Римського статуту має право ініціювати розслідування тяжкого злочину, які згодом потрапляють на розгляд Суду. Україна підписала Римський статут 20 січня 2000 року, але не ратифікувала його, хоча після підписання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом у 2014 році ратифікація цього

документу є одним із прямих міжнародних зобов'язань України. Водночас Римський статут передбачає можливість визнання юрисдикції Міжнародного кримінального суду державою, яка не ратифікувала статут [2].

Така можливість була використана Україною при формуванні слідчої групи для розслідування катастрофи у понад 298 жертв, яка сталась 17 липня 2014 року. Літак Boeing – 777, що здійснював рейс МН17 Амстердам – Куала-Лумпур, був збитий над непідконтрольною частиною Донбасу.

Положеннями Римського Статуту не визначено чітких процесуальних строків, а процедурою його діяльності передбачено збирання доказів Офісом Прокурора разом із створеною слідчою групою для проведення всебічного і неупередженого розслідування палатами досудового розслідування МКС. Відповідно до ст. 86 Римського Статуту, держави-учасниці співпрацюють із Судом у проведенні ним розслідування злочинів, що підпадають під його юрисдикцію, а також у здійсненні кримінального переслідування за вчинені кримінальні правопорушення [3].

Важливим фактором, що може ускладнювати процес розслідування, є можливість накладання права вето, що дозволяє постійним членам Ради Безпеки відкладати проект будь-яких змістовних резолюцій Організації Об'єднаних Націй надане державам на підставі Статуту ООН. Така процедура може впливати на значне затягування розслідування, досягнення ефективних рішень, що найчастіше відбувається в контексті політичних конфліктів. Так, у липні 2015 року Малайзія запропонувала Раді Безпеки ООН створити трибунал для розслідування цієї справи, але РФ, незважаючи на широкий політичний резонанс, скористалася правом вето та заблокувала це рішення.

Тривалість проведення розслідування найскладніших справ в МКС, такі як важкі злочини проти людяності або воєнні злочини, може тягнутися декілька років. Це пов'язано з тим, що такі справи включають в себе складний процес збору та перевірки доказів, проведення великої кількості експертиз, відпрацювання багатьох свідків, значних фінансових витрат, багатоденних судових засідань тощо. Наприклад, розгляд справи про збиття МН-17 налічував десятки судових тижнів, п'ять суддів і 102 папки з 36 тис. сторінок файлової інформації, а судові витрати становили 54 мільйони євро. Вирок винним було винесено лише в листопаді 2022 року. Варто відмітити, що тривалий судовий процес відбувається не тільки на ефективності судочинства, але й на сприйнятті справедливості громадськістю.

Не менш нагальною проблемою є виконання рішень МКС, оскільки через складний механізм більшість вироків залишаються на папері. Результатом розгляду справи МН-17 МКС є визнання винними 3 осіб, але жоден із обвинувачених не постав перед судом особисто, оскільки, незважаючи на ужиті заходи, їх місцеперебування залишається невідомим. Така ситуація спричиняє обурення та критику з боку потерпілих, багатьох міжнародних громадських та правозахисних організацій, які наголошують на тому, що цей вирок може бути сприйнятий як недостатнє визнання важливості справедливості та неефективність виконання рішень Міжнародного кримінального суду, та органів міжнародного права загалом.

Підсумовуючи вищесказане, слід відзначити, що розслідування справ у сфері авіазлочинів піддане впливу як політичних, так і геополітичних факторів. Країни-учасниці мають можливість застосовувати стримуючі інструменти, такі як право вето, що може ускладнити процес розгляду та зменшити ефективність розслідування. Також, недостатній механізм виконання рішень призводить до серйозних проблем у забезпеченні справедливості та відповідальності за вчинення важких злочинів проти суспільства та стає перешкодою у притягненні осіб до відповідальності, які винні у вчиненні геноциду, воєнних злочинів, злочинів проти людства та агресії.

#### *Література*

1. Публікація Міжнародного кримінального суду. Гаага, Нідерланди, 2023. URL: <https://www.icc-cpi.int/sites/default/files/2023-06/UICC-UKR-rgb.pdf> (дата звернення: 23.10.2023)
2. Мирослав Лісович. Україна та Римський статут: чому треба ратифікувати цей договір? *Укрінформ*. 03 квіт. 2023 р. Київ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3691045-ukraina-ta-rimskij-statut-comu-treba-ratifikovati-sej-dogovir.html> (дата звернення: 24.10.2023).
3. Римський Статут Міжнародного Кримінального Суду. *Статут, Міжнародний документ*. Поправки від 17 лип. 1998 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_588](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_588) (дата звернення: 24.10.2023)

**Grekova L.**, Senior Lecturer,  
**Tyubay A.**, seeker for higher education,  
of the first (bachelor`s) level,  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine

## **AVIATION ADVENTURE INVESTIGATION ORGANIZATION. TYPICAL FORENSIC VERSIONS**

Every aviation event is subject to mandatory investigation by the state (part one of Article 119 of the Air Code of Ukraine). In Ukraine, the rules and procedure of the investigation are established by regulatory legal acts, in particular: the Air Code of Ukraine (AC of Ukraine) (Chapter XVII "Investigation of Aviation Events"), the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approving the Rules and Procedure for the Technical Investigation of Aviation Events and Incidents in Civil Aviation ", the Convention on International Civil Aviation of 1944, and government commissions may be established to investigate individual aviation events.

Establishing the causes of the plane crash is possible only after investigating all the circumstances of the event by organizing an investigation. In criminalistics, the organization of an investigation is understood as the actions of all subjects involved in the process of investigating criminal offenses for the effective prevention and investigation of criminal offenses [2, p. 136]. Of course, not every aviation event is the result of a criminal offense, but the very tactics and procedure of the accident investigation are generally the same. We consider it appropriate to note that the technical investigation of an aviation incident must be conducted separately from the investigations related to establishing guilt and bringing the guilty to justice (part four of Article 119 of the AC of Ukraine). The primary stage of the organization of the investigation is planning, which includes specific elements that are correlated depending on the specifics of the aviation event. Common planning elements include: advanced versions; circumstances to be established; procedural actions and organizational measures; information about specific performers and performance deadlines; material and technical support, etc. [2, p. 141].

The formulation of forensic versions begins from the moment of receiving information about an aviation event. In order to obtain such information, it is necessary to perform the following tasks: 1) obtain information about the aviation accident from the victims after their identification; 2) determine and outline the boundaries of the plane crash

area on the ground and establish the procedure for their inspection; 3) to remove the topographic characteristics of the area; 4) to identify, investigate and (if necessary) preserve traces and objects that contain and/or may contain traces that are important for establishing the causes of an aviation event [1, p. 130]. It should be noted that measures to preserve the life and health of the victims are taken even if there is a risk of destruction and/or damage to traces that are important for establishing the causes of the aviation accident [1, p.129].

Of course, upon arriving at the scene of the aviation event, the representatives of the authorized investigative body already have probable versions of the aviation adventure. The data obtained and analyzed in the course of the above activities are intended to confirm or refute them.

In the course of the study, forensic versions of the collision of two L-39 aircraft in Zhytomyr Region [3] and the EC 225 LP helicopter crash that occurred on January 18, 2023 in Brovary [4] were analyzed. From the analysis of the data on the mentioned aviation events, we can single out the most typical forensic versions, including: 1) technical malfunction of the aircraft or its components; 2) mistakes of pilots, other crew members, controllers; 3) violation of rules when organizing flights; 4) adverse weather conditions; 4) intentional actions of crew members, controllers, passengers or other persons aimed at disabling the aircraft or destroying it.

Each forensic version is verified. Verification of forensic versions is an activity aimed at establishing factual circumstances that confirm or refute the assumptions that make up the content of the version [2, p. 134]. We consider it reasonable to identify the forensic versions, which were confirmed and explained the reasons for the aviation accident. For example, Nicolae MĂRGĂRIT singles out the following most common causes of plane crashes: 1) technical malfunctions; 2) navigation errors and errors in piloting the aircraft; 3) accidental or intentional fires and explosions on board an aircraft [1, p. 130]. As you can see, the specified causes of the plane crash can be perceived as typical forensic versions that can be put forward by the investigative authorities even before its actual start.

Therefore, the organization of the investigation of an aviation incident is a complex process that consists of a number of elements. Such elements include the forensic version, which is put forward on the basis of data about the aviation event and is verified during the investigation. If such a version is confirmed by the results of the inspection, it automatically reveals the main cause of the aviation accident.



### *Literature*

1. Nicolae MĂRGĂRIT “CRIMINALISTICS TACTICS IN CASE OF CATASTROPHIC PLANE DISASTER”. Bucharest: Nicolae Titulescu University Editorial House. Bucharest (2019): 128-137 URL: <https://www.proquest.com/openview/36c74f2753bd79ce3ec03adeea74e189/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2036059> (last access: 23.10.2023).
2. Криміналістична техніка, тактика і методика: навч. посіб. / В.В. Копча, Н.В. Копча. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2022. 286 с.
3. Авіакатастрофа на Житомирщині: слідство розглядає три версії трагедії. Радіо Свобода. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-katastrofa-zhytomyrshchyna-slidstvo-versiyi/32567938.html> (last access: 24.10.2023).
4. Комісія з розслідування трагедії в Броварах має звітувати про результати до 18 лютого – уряд. Радіо Свобода. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-komisija-rozsliduvannia-brovary-zvit/32232823.html> (last access: 24.10.2023).
5. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#n1143> (last access: 23.10.2023).

УДК 34:351.814.2+004.8(043.2)

**Ковтун О.І.**, здобувач вищої освіти  
третього (освітньо-наукового) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **МОЖЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ У СФЕРІ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ**

У сучасному світі авіація відіграє надзвичайно важливу роль у глобальній транспортній системі. В той же час, авіаційна безпека є одним з найважливіших аспектів авіаційної галузі. Тисячі літаків щодня здійснюють польоти по всьому світу, вони перевозять мільйони пасажирів та вантажів, тому забезпечення безпеки в авіації є одним з пріоритетних завдань. Сьогодні, використання штучного інтелекту (ШІ) у різних сферах стає все більш актуальним, включаючи авіаційну безпеку. У сфері авіаційної безпеки ШІ може бути застосований для покращення безпекових заходів, виявлення загроз, запобігання можливим аваріям та правопорушенням.

В Україні визначення ШІ, на даний момент, надається тільки у «Концепції розвитку штучного інтелекту в Україні», схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2020 р.

№ 1556-р. Так, Концепція визначає штучний інтелект як організовану сукупність інформаційних технологій, із застосуванням якої можливо виконувати складні комплексні завдання шляхом використання системи наукових методів досліджень і алгоритмів обробки інформації, отриманої або самостійно створеної під час роботи, а також створювати та використовувати власні бази знань, моделі прийняття рішень, алгоритми роботи з інформацією та визначати способи досягнення поставлених завдань.

Власне, ШІ – це галузь комп'ютерних наук, яка фокусується на розробці машин і систем, здатних виконувати завдання, що зазвичай вимагають людського інтелекту, такі як навчання, розв'язання проблем і прийняття рішень. Також ШІ може використовуватися для аналізу великих обсягів даних, виявлення закономірностей та прогнозування подій. В основі ШІ лежить ідея створення машин, які можуть мислити як люди, а також вчитися на власному досвіді, щоб з часом покращувати свою продуктивність. Для аналізу даних і прийняття рішень в авіаційній безпеці використовуються такі техніки ШІ як машинне навчання, нейронні мережі та обробка природної мови. Ці технології дозволяють системам ШІ розпізнавати складні залежності та робити передбачення на основі даних.

Переваги використання ШІ в авіаційній безпеці є очевидними. По-перше, ШІ може здійснювати аналіз великих обсягів даних набагато швидше ніж людина і помічати складні закономірності та зв'язки. Це дозволяє ефективніше виявляти потенційні загрози та розробляти стратегії безпеки. По-друге, ШІ може працювати без відпочинку, що робить його ідеальним для безперервного моніторингу та контролю безпеки. Крім того, ШІ може працювати в умовах, які є небезпечними для людей. Безпеку в авіації можна розділити на три складових: безпеку пасажирів, безпеку екіпажу та безпеку повітряних суден. Забезпечення такої безпеки є основним пріоритетом для аеропортів, авіаційних компаній та організацій, які діють у цій сфері.

Одним з основних напрямків використання ШІ в авіаційній безпеці є аналіз даних. За допомогою алгоритмів машинного навчання ШІ може виявляти незвичайні тенденції та попереджати про можливі ризики. Наприклад, системи ШІ можуть аналізувати дані про погодні умови, стан повітряного судна, рух повітряного трафіку та інші фактори, що можуть вплинути на безпеку польотів. Також ШІ може попереджати правопорушення у сфері авіації за допомогою різних інтелектуальних систем безпеки, наприклад,

систем слідкування, розпізнавання облич, біометричного контролю, різноманітних детекторів тощо.

Ще одним напрямком використання ШІ є автоматизація процесів безпеки польотів. Наприклад, системи ШІ можуть бути використані для автоматичного виявлення збоїв та несправностей у повітряних суднах, для прогнозування та аналізу авіаційних інцидентів та катастроф, аналізуючи їх та допомагаючи виявляти патерни та чинники, які спричинюють аварії. Це дозволяє авіаційним організаціям розробляти ефективні заходи безпеки. За допомогою сенсорів та аналізу даних, ШІ може виявити незвичайну поведінку судна та сповістити екіпаж про можливу проблему. Крім того, системи ШІ можуть бути використані для автоматичного виявлення загроз на борту літака, таких як пасажир з підробленими документами або небезпечними предметами.

Однак, використання ШІ в авіаційній безпеці також стикається і з певними викликами та обмеженнями. Так, наприклад, системи ШІ потребують великих обсягів даних для ефективної роботи. Це може стати проблемою в сфері авіаційної безпеки, наприклад, для інформації, яка є конфіденційною або з обмеженими доступом. Крім того, системи ШІ сьогодні не є досконалими та можуть допускати помилки, що може призвести до неправильних рішень або спричинити додаткові проблеми.

ШІ, також може бути важливим інструментом для попередження правопорушень у сфері безпеки авіації. Наприклад, ШІ має можливість аналізувати великі обсяги даних, зібраних з різних джерел, таких як системи моніторингу, відеоспостереження та комунікацій про пасажирів, їхню історію подорожей, список внесених до списку небезпечних осіб, а також інші джерела інформації, щоб виявити пасажирів, які можуть становити загрозу для безпеки авіації. Він може аналізувати відеоінформацію для розпізнавання підозрілих об'єктів або подій та виявляти аномалії та незвичайні зміни в поведінці та руху повітряних судів або осіб на аеродромах та в аеропортах.

За допомогою ШІ, також, можна попереджати терористичні акти. Наприклад, ШІ може бути використаний для аналізу інформації з різних джерел, включаючи соціальні мережі та веб-форуми, для виявлення можливих загроз тероризму та терористичних планів, для аналізу мови і звуків в аеропортах та на бортах літаків для виявлення підозрілих розмов або звукових сигналів, які можуть вказувати на можливі загрози.

Ще одна сфера застосування ШІ – це виявлення шкідливого програмного забезпечення (комп'ютерних вірусів). Так, ШІ може

аналізувати комунікації та трафік в мережі, щоб виявити спроби втручання в системи управління повітряним рухом та інші системи безпеки авіації. ШІ може бути використаний для постійного моніторингу систем безпеки на борту повітряних судів, він може керувати системами сигналізації та попередження в реальному часі, надсилаючи тривожні повідомлення та інструкції при виявленні потенційних загроз.

ШІ може слугувати значному покращенню як безпеки авіаційної галузі в цілому, так і здатності систем безпеки авіації до виявлення, аналізу та реагування на загрози та потенційні правопорушення, сприяючи підвищенню рівня безпеки в цій важливій галузі. Використання ШІ у сфері авіаційної безпеки має великий потенціал для покращення безпеки польотів та запобігання авіаційним пригодам. Завдяки аналізу даних та автоматизації процесів безпеки ШІ може ефективно виявляти загрози та попереджати про можливі ризики. Однак, використання ШІ також стикається з викликами та обмеженнями, які потребують уваги та подальшого дослідження. Загалом, ШІ може стати потужним інструментом для покращення авіаційної безпеки і забезпечення безпеки авіаційної галузі.

Підсумовуючи вказане, необхідно відмітити, що використання ШІ в сфері авіаційної безпеки є важливим напрямком розвитку сучасної авіації. Він дозволяє покращити безпеку польотів, зменшити ризики та забезпечити більш ефективний контроль над авіаційною інфраструктурою. З розвитком технологій можна очікувати ще оптимізації такого феномена як авіаційна безпека.

УДК 347.463(043.2)

**Літвінова І.Ф.**, к.ю.н., доцент,  
**Гайдаренко П.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **РОЛЬ ПРОКУРАТУРИ УКРАЇНИ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ТА ЗАКОННОСТІ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ**

В сучасних умовах авіаційна галузь в Україні відіграє ключову роль у забезпеченні транспортного сполучення та економічного розвитку країни. Забезпечення безпеки та законності в цій сфері має величезне значення як для громадян, так і для національної безпеки загалом.

Прокуратура України співпрацює з іншими службами, такими як Державна служба авіаційного нагляду, поліція та інші органи, щоб спільно забезпечувати безпеку та законність в авіаційній галузі. У статті 119 Повітряного кодексу України зазначено, що з метою забезпечення проведення розслідування Експертна установа з розслідування авіаційних подій взаємодіє з відповідними центральними органами виконавчої влади, зокрема уповноваженим органом з питань цивільної авіації, з органами місцевого самоврядування, Службою безпеки України, органами прокуратури та Національної поліції відповідно до встановленого Кабінетом Міністрів України порядку [1]. У положенні про взаємодію в контрольованій зоні аеропортів та авіапідприємств щодо забезпечення авіаційної безпеки, затвердженого Міністерством транспорту України, зазначено, що «Органи прокуратури здійснюють нагляд за додержанням законності в діях посадових осіб по забезпеченню вимог авіаційної безпеки та у разі необхідності беруть участь у розслідуванні подій, пов'язаних з порушенням цих вимог» [2].

Прокуратура веде контроль за дотриманням законодавства авіаційними компаніями, включаючи безпекові стандарти та вимоги до обслуговування пасажирів. Це сприяє запобіганню авіаційним аваріям та інцидентам. Також прокуратура веде постійний контроль за діяльністю авіаційних компаній. Це охоплює такі аспекти, як технічний стан літаків, якість підготовки пілотів та екіпажу, дотримання стандартів безпеки в аеропортах, обслуговування пасажирів тощо. Контроль допомагає попереджати авіаційні аварії та забезпечувати високий рівень безпеки. Якщо розглянути наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні», то зможемо виявити безпосередню участь прокуратури у цій сфері сумісно з іншими органами: медична група виконує такі функції: здійснює пошук пасажирів, що загинули, та їх евакуацію з місць АП за участю представника органів прокуратури та внутрішніх справ; організовує спільно з органами прокуратури проведення судово-медичних та інших спеціальних розслідувань останків загиблих пасажирів для встановлення причин смерті, а також причин і характеру тілесних ушкоджень та інших порушень здоров'я; організовує спільно з органами прокуратури розпізнавання останків загиблих, у разі необхідності вносить пропозиції про їх кремацію; визначає вплив особливостей конструкції ПС, умов польоту, засобів і методів рятування, що пов'язані з АП, на виживання пасажирів,

характер отриманих травм. Не менш важливим є пункт 10 «Видачу збереженого вантажу, пошти, багажу, особистих речей, цінностей та документів пасажирів чи знищення решти комерційного завантаження, які стали непридатними, здійснює організація ЦА, на базі якої проводилось розслідування, тільки з дозволу органів прокуратури» [3].

Прокуратура має повноваження проводити розслідування авіаційних подій, аварій та інцидентів. Це допомагає встановлювати причини подій, визначати винуватців та забезпечувати дотримання законодавства в авіаційній галузі. Це включає в себе збір доказів, вислухання свідків, аналіз записів з «чорних ящиків» літаків і інші слідчі процедури. Мета розслідування - встановити причини подій, визначити винуватців і, в разі необхідності, подати їх до суду.

Не менш важливим є й те, що прокуратура виступає захисником прав та інтересів громадян у випадках, коли їхні права порушуються в авіаційній галузі, наприклад, при відмові відшкодування шкоди в разі затримок чи скасування рейсів. Це також може включати в себе вирішення спорів між авіапасажирами та авіакомпаніями, особливо щодо відшкодування затрат у разі затримок чи скасування рейсів [4].

Прокуратура України відіграє важливу та різноманітну роль в забезпеченні безпеки та законності в авіаційній галузі. Її функції охоплюють ведення ретельних розслідувань авіаційних подій, контроль за діяльністю авіаційних підприємств, проведення аудитів для перевірки дотримання законодавства, захист прав та інтересів громадян у сфері авіації, та співпрацю з іншими відомствами для спільного забезпечення безпеки та законності.

Отже, ці аспекти прокурорської діяльності в авіаційній галузі об'єднуються з метою запобігання авіаційним аваріям та інцидентам, забезпечення дотримання високих стандартів безпеки та якості обслуговування, а також захисту прав пасажирів та інших учасників авіаційного процесу. Робота прокуратури сприяє розвитку безпекового та законного авіаційного сектору в Україні, де надавання послуг пасажиром і перевезення вантажів відбувається відповідно до найвищих стандартів і допомагає забезпечити захист прав та інтересів усіх учасників авіаційного ринку.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України: від 16 вер. 2011 р. № 48-49. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 24.10.2023).

2. Про взаємодію в контрольованій зоні аеропортів та авіапідприємств щодо забезпечення авіаційної безпеки: Наказ від 16 квіт. 1997 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0207-97#Text> (дата

звернення: 24.10.2023).

3. Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій з цивільними повітряними суднами в Україні: Наказ від 12 груд. 2001 р. № 870. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1088-01#Text> (дата звернення: 24.10.2023).

4. Сірко Богдан. Наглядова діяльність транспортного прокурора: сучасний стан і перспективи розвитку: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. Одеса, 2011. 22 с.

УДК 343.1(043.2)

**Літвінова І.Ф.**, к.ю.н., доцент,  
**Герасименко О.В.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ЗНИЩЕННЯ ЛІТАКА АН-225 «МРІЯ» – РОЗСЛІДУВАННЯ ПРОКУРАТУРИ**

АН-225 «Мрія» – найбільший та найпотужніший у світі транспортний літак, створений київським КБ імені Антонова. Створювався для перевезення об'єктів космічної промисловості, важливою характеристикою якого була здатність транспортувати надважкі й надгабаритні вантажі, як усередині, так і на зовнішній підвісці. Останні 20 років літак виконував перевезення гуманітарних великогабаритних вантажів до місць, що постраждали від стихійних лих: землетрусів, цунамі, ураганів. Також його неодноразово було залучено до перевезень обладнання для гуманітарних місій та транспортування військового забезпечення, що говорить про його особливу значущість. За час свого існування АН-25 «Мрія» сотні разів встиг увійти в книгу рекордів Гіннеса, стати національною гордістю та найбільшим досягненням України в авіації.

24 лютого 2022 року почалося повномасштабне вторгнення збройних сил російської федерації на територію України. Аеропорт «Антонов» у Гостомелі став однією з перших цілей окупантів під час вторгнення. 27 лютого в результаті повітряної атаки ворожих військ на аеропорт літак «Мрія» згорів.

27 лютого 2023 року Офіс Генерального Прокурора на своєму сайті повідомив про знищення літака та заявив про початок розслідування: «Внаслідок атаки збройних сил російської федерації артилерійським обстрілом військового аеродрому «Антонов» у Гостомелі Київської області знищено унікальний цивільний літак АН-225 «Мрія». За процесуального керівництва Київської обласної

прокуратури розпочато досудове розслідування за фактом порушення законів та звичаїв війни (ст. 438 КК України)» [1].

Важливою деталлю також є звернення командира екіпажу літака. Дмитро Антонов записав відеозвернення, в якому звинуватив керівництво «Антонова» у бездіяльності, що призвела до знищення літака на летовищі Гостомеля, що є вагомим доказом в розслідуванні справи [2].

Співробітники СБУ спільно з представниками Офісу Генпрокурора провели низку обшуків у рамках відповідного кримінального провадження. Розслідування встановило, що службові особи, незважаючи на застереження державних органів, не вжили належних заходів до збереження літака. Також окремі працівники підприємства тривалий час перешкоджали Силам оборони в організації протиповітряної та наземної охорони літовища. Усе це призвело до знищення АН-225 та ще кількох літаків. Досудове розслідування проводилось слідчими СБУ за процесуального керівництва Офісу Генерального прокурора [3].

10 березня 2023 СБУ повідомила про підозру екскерівникам ДП «Антонов», чії дії призвели до знищення «Мрії». Служба безпеки збрала ґрунтовну доказову базу на колишніх гендиректора ДП «Антонов», його заступника та начальника підрозділу з авіабезпеки. За матеріалами слідства, напередодні повномасштабного вторгнення чиновники не допустили військовослужбовців Національної гвардії України на територію Гостомельського аеропорту для підготовки до його захисту. Встановлено, що у період січня-лютого 2022 року посадовці прямо заборонили українським військовим зводити оборонні укріплення та фортифікаційні споруди на летовищі. Для цього віддали розпорядження заблокувати допуск бійців Нацгвардії на територію об'єкта. Такі злочинні дії призвели до тимчасового захоплення стратегічно важливого аеродрому, навколишніх населених пунктів і знищення літака АН-225 «Мрія». На підставі зібраних доказів слідчі Головного слідчого управління СБУ повідомили всім трьом фігурантам про підозру за ч. 2 ст. 114-1 КК України (перешкоджання законній діяльності ЗСУ та інших військових формувань в особливий період, яке призвело до загибелі людей та інших тяжких наслідків). Двом фігурантам провадження обрано запобіжний захід у вигляді тримання під вартою. Гендиректора ДП «Антонов» оголошено у розшук. Розслідування тривало за процесуального керівництва Офісу Генерального прокурора [4].

5 квітня 2023 року за процесуального керівництва прокурорів Спеціалізованої прокуратури у сфері оборони Офісу Генерального



прокурора колишньому генеральному директору ДП «Антонов» повідомлено про підозру у службовій недбалості. За даними слідства, экс керівник держпідприємства з 30 січня по 24 лютого 2022 року неналежно виконував свої службові обов'язки щодо забезпечення збереження майна. Внаслідок цього транспортний літак АН-225 «Мрія» своєчасно, до початку повномасштабного військового вторгнення рф на територію України, не було транспортовано з небезпечної зони – аеродрому АТП «Антонов» у смт. Гостомель Київської області. В результаті обстрілів військовослужбовцями держави-агресора повітряне судно було знищено. Державі завдано майже 8,5 млрд грн збитків. Досудове розслідування здійснювалося слідчими Головного слідчого управління Нацполіції України за оперативного супроводу співробітників УСБУ в Києві та Київській області та Кіберполіції Нацполіції України [5].

Слідчий суддя суду першої інстанції ухвалою від 9 березня 2023 року обрав стосовно підозрюваного Сергія Бичкова запобіжний захід у виді тримання під вартою до 7 травня 2023 року включно. Суд апеляційної інстанції залишив вказане рішення без змін. 28 липня 2023 року Прокурори Спеціалізованої прокуратури у сфері оборони Офісу Генпрокурора скерували до суду обвинувальний акт стосовно колишнього генерального директора ДП «Антонов» за фактом службової недбалості (ч. 2 ст. 367 КК України). Досудове розслідування здійснювалося слідчими Головного слідчого управління Нацполіції України за оперативного супроводу співробітників УСБУ в Києві та Київській області та Кіберполіції Нацполіції України [6].

Таким чином, підсумовуючи вищенаведене, можна зробити висновок, що екс керівник держпідприємства неналежно виконував свої службові обов'язки щодо забезпечення збереження майна, що потягло за собою наслідки у вигляді знищення літака АН-225 «Мрія». Важливість даного розслідування полягала не тільки в завданні великих збитків державі, а й у значущості знищеної «Мрії». Літак був національною гордістю та великим досягненням, його знищення стало сумною новиною для всіх українців. Разом з цим в українського народу зародилась нова мрія - перемогти ворога та відбудувати новий АН-225«Мрія». Президент України Володимир Зеленський у травні 2022 року оголосив, що Україна збудує другий найбільший у світі літак «Мрія». За його словами, новий літак «Мрія» присвятять пам'яті загиблих на війні пілотів.

### *Література*

1. Агресор знищив найпотужніший український літак АН-225 «Мрія» – розпочато розслідування. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/posts/agresor-znishhiv-naipotuznisii-ukrayinskii-litak-an-225-mriya-rozpocato-rozsliduvannya> (дата звернення: 24.10.2023).

2. Відеозвернення на ютуб-каналі Dmytro Antonov. URL: <https://youtu.be/AFTJyCtYRRs?si=dfvN99Z0KPA8VqJ0> (дата звернення: 24.10.2023).

3. СБУ розповіла деталі розслідування щодо знищення АН-225 «Мрія». URL: <https://ssu.gov.ua/novyny/sbu-rozpovila-detali-rozsliduvannia-shchodo-znyshchennia-an225-mriia> (дата звернення: 24.10.2023).

4. СБУ повідомила про підозру екскерівникам ДП «Антонов», чиї дії призвели до знищення «Мрії». URL: <https://ssu.gov.ua/novyny/sbu-povidomya-pro-pidozru-ekskerivnykam-dp-antonov-chyi-dii-pryzvely-do-znyshchennia-mrii-video> (дата звернення: 24.10.2023).

5. Повідомлено про підозру екскерівнику ДП «Антонов», через службову недбалість якого знищено «Мрію». URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/posts/povidomleno-pro-pidozru-ekskerivniku-dp-antonov-cerez-sluzbovu-nedbalist-yakogo-znishheno-mriyu> (дата звернення: 24.10.2023).

6. Судитимуть екскерівника ДП «Антонов», через службову недбалість якого знищено «Мрію». URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/posts/suditimut-ekskerivnika-dp-antonov-cerez-sluzbovu-nedbalist-yakogo-znishheno-mriyu-2> (дата звернення: 24.10.2023).

УДК 341.824:338.47 (043.2)

**Літвінова І.Ф.**, к.ю.н., доцент,  
**Ребека В.М.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ІННОВАЦІЙНІ МЕТОДИ ПРОФІЛАКТИКИ ТА РЕАГУВАННЯ НА АВІАЦІЙНУ ЗЛОЧИННІСТЬ**

Терміни «запобігання злочинності», «попередження злочинності», «припинення злочинності» також часто вживаються в літературі та нормативних актах. Деякі автори не вважають за потрібне розрізняти семантичні відтінки цих понять і вважають їх синонімами загального поняття «профілактика злочинності», однак між ними існують певні змістові відмінності [1, с. 11].

Термін «попередження злочинності» можна розуміти як у широкому, так і у вузькому сенсі. У найширшому розумінні профілактика є синонімом профілактики. У вузькому розумінні під

профілактикою розуміють заходи, спрямовані на виявлення та усунення причин і передумов конкретних злочинів, виявлення осіб, потенційно здатних вчинити злочин, з метою цілеспрямованого профілактичного впливу. Така діяльність є одним із етапів комплексної профілактики правопорушень.

Саме про інноваційні методи запобігання та боротьби з авіаційною злочинністю ми повинні думати.

Суспільна небезпека авіаційного злочину - це порушення авіаційної безпеки. Авіаційна безпека — захист цивільної авіації від незаконного втручання, що забезпечується комплексом кадрових і матеріальних заходів. Захоплення повітряного судна на землі чи в польоті або спроба захоплення такого судна, а також інше незаконне втручання в діяльність цивільної авіації розглядаються як наслідок надзвичайної події. До надзвичайних подій, крім захоплення повітряного судна, відносяться також події, пов'язані з використанням повітряного судна, в результаті яких, крім захоплення, настав один із таких наслідків [2, с. 25]:

- вчинення акту насильства щодо особи, яка перебуває на борту повітряного судна під час польоту, якщо така дія може загрожувати безпеці повітряного судна в цілому;

- знищення повітряного судна, що знаходиться в експлуатації;

- спричинити пошкодження повітряного судна, що робить його неприцездатним або загрожуює його безпеці польоту;

- розміщення на борту літака будь-якої речовини або пристрою, що загрожуює безпеці судна, може призвести до його знищення або пошкодження;

- а також вчинення будь-яких дій, які призводять до розміщення такої речовини (пристрою) на борту повітряного судна (наприклад, розміщення такого пристрою в багажі тощо);

- знищення або пошкодження авіаційної техніки, якщо ці дії загрожують безпеці повітряного судна;

- повідомлення завідомо неправдивих відомостей, що становлять загрозу безпеці повітряного судна в польоті.

Ключовими суттєвими ознаками інноваційні методи профілактики та реагування на авіаційну злочинність є такі [3, с. 32]:

- 1) новизна продукції, технологій, послуг, рішень, що розробляються, пропонуються і впроваджуються в практику, виявляється в тому, що вони пов'язані зі створенням і появою нових властивостей, які істотно покращують параметри і властивості, тому вони відтворюються або повторно застосовано чи вдосконалено;

- 2) новітні технічні, тактичні, методичні та криміналістичні засоби (інноваційні засоби) розроблені, запропоновані та впроваджені в

практику, користуються попитом і постійно використовуються в практичній діяльності, а також втілюються у вигляді нової продукції (виробу), технологія, послуги, рішення;

3) розроблені, запропоновані та впроваджені в практику новітні техніко-тактичні, методичні та криміналістичні та розшукові засоби є результатами наукових досліджень або дослідно-конструкторських розробок, затребувані та застосовуються на практиці, формами реалізації (застосування) таких засобів є нові продукти, технології, послуги, рішення;

4) застосування таких інновацій здійснюється спеціальними суб'єктами, що забезпечує кваліфікацію та ефективність використання розроблених та впроваджених у практику інноваційних засобів;

5) орієнтація інноваційних засобів на ефективне вирішення завдань щодо авіаційних злочинів, забезпечення оптимізації, підвищення якості та ефективності правозастосовної практики та подальшого розвитку попередженню авіаційних злочинів [4, с. 26].

Таким чином, інноваційні методи профілактики та реагування на авіаційну злочинність – це розроблені, впроваджені та застосовувані на практиці новітні технічні, тактичні, методичні та криміналістичні засоби, які є результатом науково-дослідних розробок і у вигляді нового продукту (нового виробництва), втіленого в нову технологію, нова послуга чи нове рішення, яке використовуються кваліфікованими фахівцями в практичній діяльності та спрямовані на ефективне виконання спеціальних завдань, оптимізацію та підвищення якості та ефективності правоохоронної практики щодо авіаційних злочинів.

#### *Література*

1. Журавель В.А. Загальна теорія криміналістики: генеза та сучасний стан. Вісник Луганського університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренко. 2016. Вип. 1. С. 98-104.

2. Білоус В.В. Класифікація безпілотних літальних апаратів та її значення для криміналістичної практики. Теорія та практика судової експертизи і криміналістики : збірка наукових праць. Харків, 2016. Вип. 16. С. 47-57.

3. Юсупов В. Сучасні напрями розвитку інноваційних методів профілактики та реагування на авіаційну злочинність. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 3. С. 163-166.

4. Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т. Т. 20: Криміналістика, судова експертиза, юридична психологія / редкол.: В.Ю. Шепітько (голова) та ін. Харків: Право, 2018. 338 с.

**Літвінова І.Ф.**, к.ю.н., доцент,  
**Сташенко О.А.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ПРОТИДІЯ ТЕРОРИЗМУ В СФЕРІ АВІАЦІЇ**

Авіація є однією з найбільш важливих галузей сучасного світу, забезпечуючи швидкий та зручний спосіб переміщення людей і вантажів по всьому світу. Незважаючи на всі переваги авіатранспорту, ця сфера також стала об'єктом уваги та атак терористів.

Одним із найнебезпечніших видів тероризму є повітряний тероризм, небезпека якого полягає у неможливості проведення негайних операцій щодо звільнення заручників. Авіаційне сполучення є особливо привабливим для терористів, оскільки кожен терористичний акт на літаку привертає величезну увагу з боку суспільства [1].

Наслідки терористичних актів на борту літака можуть бути катастрофічними, якщо не приймати належних заходів з протидії.

Першим випадком тероризму в авіаційній сфері стало захоплення лайнера в 1931 році у Перу. За деякими відомостями, літак було викрадено з метою поширення листівок революційного змісту, проте жодних наслідків у міжнародно-правовій сфері цей інцидент не викликав. Найбільша кількість терористичних актів на повітряному транспорті була здійснена в період з 1970 по 1979 рік [2].

Найбільшим терактом в сфері цивільної авіації став теракт 11 вересня 2001 року, нападники-смертники захопили американські пасажирські літаки і врізалися у два хмарочоси Нью-Йорка, вбивши тисячі людей.

Після всіх цих трагічних випадків, світ став потребувати більшої безпеки польотів. 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 [3].

Прагнучи зміцнити громадський порядок і безпеку, аеропорти все частіше звертаються до профайлінгу як засобу захисту. У загальному розумінні профайлінг – це сукупність психологічних методів і методик оцінки та прогнозування поведінки особи на основі аналізу найбільш інформативних приватних ознак, характеристик зовнішності, невербальної і вербальної поведінки. Це передбачає використання складних алгоритмів і технологій для ідентифікації людей, які можуть становити загрозу або брати участь у злочинній діяльності. Використовуючи передові технології, такі як розпізнавання обличчя, штучний інтелект і машинне навчання, адміністрація аеропорту може гарантувати безпеку мандрівників, зберігаючи їхні права та конфіденційність [4].

З метою запобігання несанкціонованому пронесенню або розміщенню на борту повітряного судна зброї, вибухових речовин і пристроїв, інших предметів, що можуть використовуватися для здійснення акту незаконного втручання, у кожному аеропорту щодо всіх фізичних осіб, які потрапляють до стерильних зон, зон обмеженого доступу, що охороняються, та критичних частин таких зон, їхніх особистих речей (ручна поклажа та багаж), вантажу, пошти, бортприпасів, бортового харчування, засобів, що використовуються під час провадження виробничої та службової діяльності, здійснюється догляд та контроль на безпеку [5].

На сьогоднішній день важливим органом реагування на порушення безпеки в цивільній авіації є Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), яка створена згідно з положеннями Чиказької конвенції про міжнародну авіацію 1944 р. Реакцією на спалах тероризму в світі стала Резолюція Ради ІКАО у 1969 році, відповідно до якої було створено Комітет по незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації [6].

Отже, проаналізувавши викладений матеріал, можна дійти висновку, що тероризм в сфері авіації, був і залишається дуже великою проблемою для безпеки польотів. Світ, в свою чергу, завдяки новітнім технологіям, засобам забезпечення безпеки та міжнародним організація робить все можливе для протидії тероризму.

#### *Література*

1. Гусар О.А., Гатченко К.О. Профайлінг як засіб протидії повітряному тероризму. *Права людини в епоху цифрових трансформацій: матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф.*, м. Київ, Національний авіаційний університет, 25 лют. 2022 р. Том 1. Тернопіль: Вектор, 2022. С. 145-147.
2. Грицик Д. Авіатероризм – важлива проблема сьогодення. *Аеро. Повітряне і космічне право: матеріали Всеукр. конф. молодих вчених і*

студентів 2019. URL: <https://conference.nau.edu.ua/index.php/AERO/VKMUS17/paper/view/5562> (дата звернення 19.10.2023).

3. Актуальні питання щодо законодавчого забезпечення розвитку цивільної авіації. URL: <https://nau.edu.ua/site/variables/docs/docsmenu/studnauka/polit2013/tezy> (дата звернення 17.10.2023).

4. Подзолкова Т.Ю. Використання профайлінгу під час виявлення загроз вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки повітряного транспорту в Україні. *Актуальні проблеми та перспективи розвитку юридичної науки, освіти та технологій у XXI столітті в дослідженнях молодих учених: збірник матеріалів доповідей учасників всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 3 бер. 2023 р.).* Харків, 2023. С. 141-145.

5. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 р. № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text> (дата звернення: 17.10.2023).

6. Колосов Р.В., Малишко В.М. Проблеми законодавчого врегулювання авіатероризму. URL: [https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/46867/1/Колосов Р.В.%20Малишко В.М..PDF](https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/46867/1/Колосов%20Р.В.%20Малишко%20В.М..PDF) (дата звернення: 17.10.2023).

УДК 341.824:338.47 (043.2)

**Авдюшкіна К.О.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Літвінова І.Ф., к.ю.н., доцент

## **ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОДІЇ МІЖНАРОДНИХ ТА ДЕРЖАВНИХ СТРУКТУР У ПРОЦЕСАХ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ**

Боротьба зі злочинністю належить до пріоритетних напрямів міжнародного співробітництва, її зростання та інтернаціоналізація обумовили необхідність взаємодії держав щодо її розв'язання.

Авіаційні події, такі як аварії або терористичні акти, мають серйозні наслідки і вимагають високого рівня співробітництва міжнародних та державних структур у процесах розслідування, одними з головних міжнародних організацій на теперішній час є:

1. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) (англ. International Civil Aviation Organization, ICAO) — заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року, є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації. Учасниками ІКАО є близько 190 держав, у тому числі на основі правонаступництва й Україна[1]. Важливо

зазначити, що ICAO не бере безпосередньої участі в розслідуванні авіаційних подій. Тільки за певних винятків, коли держава або держави, що мають належні повноваження відповідно до положень Додатку 13 до Чиказької конвенції «Розслідування авіаційних подій та інцидентів», безпосередньо звертаються до організації ICAO за сприянням.

2. Європейська Агенція Безпеки Авіації (англ. European Aviation Safety Agency (EASA)) є агентством Європейського Союзу (ЄС) із регуляторними та виконавчими задачами у сфері цивільної авіаційної безпеки [2].

3. Міжнародна організація кримінальної поліції, Інтерпол (фр. Organisation Internationale de Police Criminelle, OIPC, англ. International Criminal Police Organization, ICPO) — міжнародна організація, що займається пошуком певного об'єкту, людини, сприяє пошукам поліції. Заснована як англ. International Criminal Police Commission в 1923, а з 1956 використовується поточна назва [3].

Європейське агентство з безпеки авіації (EASA) та Інтерпол, грають важливу роль у координації розслідування авіаційних подій, вони забезпечують обмін інформацією, надають технічну підтримку та рекомендації щодо проведення розслідування.

Державні структури в розслідуванні авіаційних подій:

1. Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (НБРЦА) - орган, який утворений відповідно до статті 9 Повітряного Кодексу України. Національне бюро функціонує під управлінням Кабінету Міністрів України - це державна спеціалізована експертна установа з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні. У своїй діяльності НБРЦА керується Конституцією України та законами України, актами Президента України та Кабінету Міністрів України та іншими нормативно-правовими актами [4].

2. Державна авіаційна служба України - це орган виконавчої влади України, створений у 2010 році, є органом технічного регулювання, який інформує правоохоронні органи про факти правопорушень у галузі цивільної авіації або отриману про них інформацію, проводить консультативну діяльність щодо визначення та ідентифікації правопорушень, пов'язаних з використанням повітряного простору України [5].

Ці державні структури мають велику відповідальність у проведенні розслідування авіаційних подій, вони забезпечують



доступ до потрібних ресурсів, проводять експертизу, збирають докази та координують дії з міжнародними структурами.

Також треба зазначити, що у Законі України «Про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами цивільної авіації», відповідно до міжнародних стандартів визначено структуру, функції, повноваження, порядок та терміни взаємодії з відповідними уповноваженими структурами та державними органами в рамках міжнародного співробітництва. У разі, якщо іноземне повітряне судно, яке зазнало акту незаконного втручання, здійснило посадку на території України, уповноважений орган з питань цивільної авіації якомога швидше повідомляє про здійснення посадки державі, в якій зареєстровано таке повітряне судно; державі, яка експлуатантом, а також державам, громадяни яких загинули або отримали тілесні ушкодження, були захоплені як заручники або за інформацією перебувають на борту повітряного судна.

Особливістю взаємодії міжнародних структур та державних профільних установ є те, що відповідно до ст. 26 Чиказької конвенції «Розслідування авіаційних подій» є те, що у випадку події з повітряним судном однієї Договірної держави, яка сталася на території іншої Договірної держави і спричинила смерть, серйозні тілесні ушкодження чи свідчить про серйозний технічний дефект самого повітряного судна, держава, на території якої сталася пригода, призначає розслідування авіаційної події тільки згідно з процедурою, яка може бути рекомендована ІКАО, наскільки це допускає її законодавство. Державі, в якій зареєстровано повітряне судно, надається можливість призначити спостерігачів для присутності при розслідуванні, а держава, яка проводить розслідування, направляє цій державі звіт, висновок про розслідування.

Отже, взаємодія міжнародних та державних структур у процесах розслідування авіаційних подій ґрунтується на принципах взаємовизначеності, довіри та співпраці. Це означає, що всі сторони повинні дотримуватися однакових стандартів та процедур, обмін інформацією, а також забезпечити взаємодію між різними суб'єктами, які залучені до розслідування задля досягнення спільної мети - ефективного вирішення проблем безпеки в цій галузі.

#### *Література*

1. Скороход Ю.С. Міжнародна організація цивільної авіації. Українська дипломатична енциклопедія: у 2-х т. / Редкол.: Л.В. Губерський (голова) та ін. Київ: Знання України, 2004. Т. 2. 812 с.
2. EASA. URL: <https://www.easa.europa.eu/en> (дата звернення

30.10.2023).

3. Гуменюк Б.І., Задорожній О.В. Інтерпол. Українська дипломатична енциклопедія: у 2-х т. / Редкол.: Л.В. Губерський (голова) та ін. Київ: Знання України, 2004. Т. 1. 760 с.

4. Деякі питання Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/> (дата звернення 30.10.2023).

5. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/pro-sluzhbu/> (дата звернення 30.10.2023).

УДК 341.226(043.2)

**Антонюк В.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гольдберг Н.О., к.ю.н.

## **ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Правовий зміст принципу забезпечення міжнародної авіації у вітчизняній доктрині міжнародного права розуміється як обов'язок держав вживати всіх заходів, щоб «міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним та впорядкованим чином», із цією метою держави повинні «сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації» [1, с. 401].

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 [2]. Під безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації слід розуміти такий стан, за якого ризик заподіяння шкоди людині або завдання збитків майну зменшений до прийнятного рівня та підтримується на цьому чи більш низькому рівні через безперервне виявлення джерел небезпеки і контролю факторів ризику.

У межах реалізації державної політики щодо забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації держава встановлює для всіх суб'єктів авіаційної діяльності вимоги щодо введення прийнятних для держави систем управління безпекою

польотів з метою: визначення ризиків для безпеки польотів; забезпечення виконання коригуючих дій, необхідних для підтримання прийнятного рівня безпеки польотів; проведення постійного моніторингу та регулярної оцінки рівня безпеки польотів; постійного підвищення загального рівня безпеки польотів; чіткого визначення ієрархії відповідальності за безпеку польотів, у тому числі безпосередньої відповідальності за безпеку польотів з боку керівництва суб'єктів авіаційної діяльності [3, с. 190].

Чиказька конвенція заснувала Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), цілі і завдання якої визначені в 44 статті, зокрема: а) забезпечувати безпечний і упорядкований розвиток міжнародної цивільної авіації у всьому світі; б) заохочувати мистецтво конструювання та експлуатації повітряних суден у мирних цілях; с) заохочувати розвиток повітряних трас, аеропортів та аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; д) задовольняти потреби народів світу в безпечному, регулярному, ефективному та економічному повітряному транспорті; е) запобігати економічним втратам, викликаним нерозумною конкуренцією; ф) забезпечувати повну повагу прав Договірних держав і справедливості для кожної Договірної держави можливості використовувати авіапідприємства, зайняті в міжнародному повітряному сполученні; г) уникати дискримінації стосовно Договірних держав; і) сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації; і) надавати спільне сприяння розвитку міжнародної цивільної аеронавтики в усіх її аспектах [4, с. 44]. Держави, які приєдналися до Конвенції (стаття 37), зобов'язуються «співпрацювати у забезпеченні максимально можливого ступеня однаковості правил, стандартів, процедур і організації, що стосуються повітряних суден, персоналу, повітряних трас і допоміжних служб, з усіх питань, в яких така однаковість сприятиме аеронавігації і вдосконалювати її».

Чиказька конвенція, а також двосторонні і багатосторонні угоди, що укладаються на її основі державами, регулюють, головним чином, регулярні міжнародні польоти цивільної авіації, здійснювані належним чином правочинною на це державою, її національними авіапідприємствами для перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти за встановлену плату, тобто в комерційних цілях. При цьому відповідно до чинних угод вони наділені такими основними правами, іменованими також п'ятьма «свободами повітря»: правом транзитного польоту без посадки на території держави, що надала таке право; правом посадки в ході транзитного польоту над територією іншої держави на її території в некомерційних цілях (для заправки паливом, виправлення виниклих ушкоджень і т. ін.),

правом перевезення в іншу державу пасажирів, вантажу і пошти, узятих на борт у державі реєстрації повітряного судна; правом перевезення пасажирів, вантажу і пошти з території іншої держави в державу реєстрації (національності) повітряного судна; правом брати на борт на території іншої держави пасажирів, вантаж і пошту для перевезення на територію третьої держави, а також правом вивантажувати вантажі і пошту на території цієї держави і висаджувати пасажирів, що прямують на територію третьої держави. Існують ще дві додаткові свободи: право здійснювати перевезення між третіми країнами через свою територію; право здійснювати перевезення між третіми країнами, минаючи свою територію.

У Конвенції про міжнародну цивільну авіацію вказано, що Уряди держав, які її підписали, досягли згоди щодо певних принципів і заходів з тим, щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечним і упорядкованим чином. Також у Конвенції міститься ряд статей, що регулюють різні аспекти безпеки, а саме: при встановленні правил для власних повітряних суден держави зобов'язуються враховувати їх безпеку (ст. 46); з метою безпеки польоту від повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 5); засоби аеронавігаційного забезпечення надають з метою безпеки й оперативності повітряних сполучень (ст. 15); політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб не було небезпеки для цивільних повітряних суден.

Крім того, можна виділити надзвичайно актуальні проблем в галузі забезпечення безпеки польотів у цивільній авіації, зокрема, недокомплектованість кадрами державних інспекторів, що здійснюють державний контроль за діяльністю авіаційних підприємств в галузі безпеки польотів і авіаційної безпеки; недосконалість наявних тренажерів, що призводить до подорожчання підготовки, а також зниження навиків членів екіпажу в керуванні повітряними судами, особливо в екстремальних ситуаціях; недостатня оснащеність цивільної авіації технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки; невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів потребам системи державного регулювання, що ускладнює своєчасне прийняття рішень для запобігання надзвичайних ситуацій; застаріла лабораторна база й устаткування науково-дослідних і проектних організацій цивільної авіації та промисловості [5].

Забезпечення безпеки міжнародної авіації є однією з основних засад міжнародного повітряного права і є важливою складовою

сучасної глобальної системи цивільної авіації. Забезпечення безпеки міжнародної авіації передбачає впровадження і вдосконалення різних аспектів, включаючи безпеку польотів, безпеку пасажирів і екіпажу, безпеку повітряних суден та безпеку аеропортів. Досягнення цих цілей вимагає співпраці між різними державами та іншими зацікавленими сторонами, а також постійного оновлення стандартів і практик у відповідь на загрози і технологічні нововведення.

### *Література*

1. Michle Milde. The Chicago Convention – are Major Amendments Necessary or Desirably 50 years Later? *Annals of Air & Space L.* 1994. P. 401, 426.

2. Актуальні питання щодо законодавчого забезпечення розвитку цивільної авіації: вебсайт. URL: <https://nau.edu.ua/site/variables/docs/docsmenu/studnauka/polit2013/tezy>

3. Висоцька Т.Є. Напрями вдосконалення державної політики забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2012. № 11. С. 190.

4. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 від 06 жовт. 2016 р. № 995-038. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#top](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#top)

5. Безпека цивільної авіації та відповідальність у міжнародному повітряному праві. URL: [http://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka\\_tsivilnoyi\\_aviatsiyi\\_vidpovidalnist\\_mizhnarodnomu\\_povitryanomu\\_pravi](http://pidruchniki.com/1421092346743/pravo/bezpeka_tsivilnoyi_aviatsiyi_vidpovidalnist_mizhnarodnomu_povitryanomu_pravi)

УДК 34:528.9:91(043.2)

**Бараненко М.Є.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

## **БЕЗПЕКА ЦИВІЛЬНОЇ ТА СТРАТЕГІЧНОЇ АВІАЦІЇ ПІД ЧАС НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ**

Надзвичайна ситуація – це стан окремої території чи об'єкту господарювання, що характеризується порушенням нормальних умов життя і діяльності людей на території чи об'єкті, спричинене аварією, катастрофою, стихійним лихом, пожежею тощо, що можуть призвести до загибелі людей, значних матеріальних втрат або істотного погіршення стану навколишнього природного середовища [1].

Безпекова діяльність в авіаційній сфері є важливою складовою глобального авіаційного простору, вона має на меті забезпечення безпеки пасажирів, екіпажу, вантажу, а також авіаційної інфраструктури. Ця діяльність включає в себе широкий спектр процедур і заходів, які спрямовані на уникнення й усунення авіаційних інцидентів, авіаційних подій, авіаційних катастроф, а також на мінімізацію їх наслідків. Тож, розглянемо змодельовану ситуацію на прикладі якої зможемо побачити дії та заходи, які спрямовані на усунення авіаційної катастрофи на борту цивільного літака.

Рейсом з Абу-Дабі, ОАЕ в Київ, Україна вилетів Boeing 737, на борту якого було більше 150 людей. Громадянина Палестини вдалося потрапити на борт з небезпечною для життя вибухівкою. У момент коли літак набрав максимальну висоту, палестинець почав погрожувати пасажиром та екіпажу, що за невиконання його вимог він підірве літак разом з собою. Головними діями пілота та екіпажу це збереження спокою та надання психологічної підтримки як пасажиром так і терористу, якщо він в стані емоційного схвилювання. Це допоможе мати змогу організувати екстрену посадку в найближчому аеропорту в якому приймуть та організують безпечне затримання злочинця. Екіпаж літака має якомога швидше отримати контроль над вибухівкою, бо в їхніх руках життя більше сотні людей.

Авіадиспетчер, він один з перших дізнається про надзвичайну ситуацію в літаку. Його завдання, щоб політ з пункту А в пункт В був максимально безпечним, швидким та комфортним, також авіадиспетчер відповідає за безпечний інтервал між повітряними суднами. Але перше найголовніше його завдання – не допустити зіткнення літаків [2]. В даному випадку, авіадиспетчер зв'язується з диспетчерами найближчого аеропорту та просить екстрену посадку по причині небезпечної вибухівки на борту літака.

Якщо співробітники літака правильно та професійно проінформували та заспокоїли пасажирів, вміло вели переговори з терористом то ситуація мала триматися під контролем. Пілот вдало здійснив посадку. В аеропорту поліція вже чекала літак, тому оперативно затримала палестинця. Сапери вилучили вибухівку та знешкодили в безпечному для громадян місці. Підсумуємо, за безпеку на цивільному літаку відповідає велика команда, що «береже» життя та здоров'я пасажирів судна. Їхнє завдання це запобігти небезпеці, або ж в разі її винесення пом'якшити наслідки.

У стратегічній авіації дещо схожі дії усунення та запобігання надзвичайних ситуацій. Наприклад, під час стихійного лиха, літак

піднявся в повітря та був пошкоджений блискавкою. Авіадиспетчер, який з землі супроводжує літак з землі, дає певні вказівки, яких пілот борту має з точністю дотриматись для уникнення катастрофи.

Отже, можемо підвести підсумок. Безпековою діяльністю в авіаційній сфері є сукупність заходів та процедур, спрямованих на запобігання негативним наслідкам, мінімалізацію ризиків та забезпечення безпеки. За безпеку відповідають як екіпаж літаку, так і авіадиспетчер – який контролює ситуацію з землі. Їхньою головною задачею є збереження життя та здоров'я пасажирів, або ж якщо це стратегічна авіація, в пілота на меті, зберегти вантаж (ракети, вибухові речовини) для усунення втрат.

#### *Література*

1. Надзвичайна ситуація. Велика українська енциклопедія. URL: [https://vue.gov.ua/Надзвичайна\\_ситуація](https://vue.gov.ua/Надзвичайна_ситуація)

2. Авіадиспетчер: що то за професія. URL: <https://www.aviatsiyahalychyny.com/blog/aviadyspetcher/>

УДК 342.951(043.2)

**Безуглий М.О.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського рівня), Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Майстро Д.М., старший викладач

## **ПРАВОВІ ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ**

Після того, як у світі з'явилися літальні апарати, здатні здійснювати польоти не тільки в межах держави, а й по всьому світу, які згодом дістали назву «повітряні судна», виникла нагальна потреба до їх правового регулювання та створення спеціальної нормативно-правової бази.

Найважливішим аспектом у правовому регулюванні повітряних суден є сприяння безпеці їх використання та підвищення рівня обслуговування. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (далі - Конвенція) регулює це питання та змушує країни, які її прийняли, слідувати єдиним стандартам у цивільній авіації.

Конвенція містить у собі ряд норм, які спрямовані на забезпечення діяльності цивільної авіації. Зокрема, такими є:

– при встановленні правил для власних повітряних суден держави зобов'язуються враховувати їх безпеку (ст. 46);

– з метою безпеки польоту від повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 51);

– засоби аеронавігаційного забезпечення надають з метою безпеки й оперативності повітряних сполучень (ст. 15);

– політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб не було небезпеки для цивільних повітряних суден (ст. 8);

– необхідно вживати відповідних заходів, якщо аеропорти або аеронавігаційні засоби недостатні для безпечного здійснення міжнародних повітряних сполучень (ст. 69) [1].

Посилаючись на чинний Повітряний кодекс України (далі – ПК України), ми можемо зазначити, що «безпека авіації – стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийнятного рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки».

Визначення авіаційної безпеки та безпеки польотів міститься в ст. 1 ПК України. Авіаційна безпека – захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів» (п. 2, ч. 1 ст. 1 зазначеного кодексу). А безпека польотів як складова частина безпеки авіації – стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня (п. 21, ч. 1 ст. 1 зазначеного кодексу) [2].

Варто зазначити, що у ПК України відсутні такі поняття, як «екологічна безпека», «економічна безпека» та «інформаційна безпека» цивільної авіації. Але, незважаючи на вищесказане, даний нормативно-правовий акт включає в себе не менш важливий розділ під назвою «Охорона навколишнього природного середовища», з якого ми можемо дізнатися, що екологічна безпека цивільної авіації – це дотримання суб'єктами авіаційної діяльності встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі та інших об'єктів авіаційної діяльності.

Економічна та інформаційна безпека цивільної авіації займають особливе місце серед наукових обговорень. Згідно з Законом України «Про національну безпеку України» вони виступають у ролі окремих галузей національної безпеки України [3].



Економічна безпека цивільної авіації знаходить своє вираження у декількох аспектах. Відтак, під цим поняттям варто розуміти:

- економічну рентабельність використання літальних апаратів;
- інтегрований менеджмент повітряного руху та повітряного простору України, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій;
- розроблення та втілення в життя плану стосовно фінансування авіаційної галузі [4].

Беручи до уваги науково-правову літературу, можемо визначити поняття інформаційної безпеки держави. Відтак, це стан її інформаційної захищеності, при якій спеціальні інформаційні операції, акти зовнішньої інформаційної агресії, інформаційний тероризм, незаконне зняття інформації (за допомогою спеціальних технічних засобів) та комп'ютерні злочини не завдають суттєвої шкоди національним інтересам [5, с. 11].

За допомогою вищезазначеного, ми можемо інтерпретувати це визначення до інформаційної безпеки цивільної авіації, під якою варто розуміти стан захищеності аеронавігації, безпеку польотів, а також повноту надання інформації стосовно обслуговування повітряного руху, при якому неправомірні спеціальні інформаційні дії щодо зняття інформації не завдають суттєвої шкоди діяльності авіаційним суб'єктам у процесі використання авіаційних об'єктів.

#### *Література*

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 груд. 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text)
2. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
3. Про національну безпеку України: Закон України від 21 чер. 2018 р. № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>
4. Самойленко Ю., Григорчук М. Економічна безпека України: правовий аспект. *Віче*. 2013. № 17. С. 27-29. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_met a&C21COM=S&2\\_S21P03=FILA=&2\\_S21STR=viche\\_2013\\_17\\_11](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_met a&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=viche_2013_17_11)
5. Петрик В.М., Кузьменко А.М., Остроухов В.В. та ін. Соціально-правові основи інформаційної безпеки: навч посіб. / за ред. В.В. Остроухова. Київ: Росава, 2007. 496 с.

**Бесчаснова А.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

## **ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ КАТАСТРОФ ТА ІНЦИДЕНТІВ**

Авіаційна безпека є невід'ємною частиною функціонування сучасного світу. Забезпечення безпеки пасажирів та екіпажів літаків є важливою метою кожного державного органу, авіаційної компанії та кожного учасника цієї галузі. Проте, незважаючи на всі заходи та технологічні досягнення, іноді стаються авіаційні події, які вимагають ретельного розслідування.

Тема «Правові аспекти розслідування авіаційних катастроф та інцидентів» надає можливість детально розглянути нормативно-правовий аспект у проведенні розслідування подій цього типу. Вона виявляється актуальною у зв'язку зі зростаючим обсягом авіаційного руху та важливістю забезпечення максимального рівня безпеки для усіх учасників цієї сфери.

Конкретизовані аспекти забезпечення дотримання правил і процедур щодо розслідування авіаційних катастроф прописані в нормативних актах ІКАО та Повітряному кодексі України. Наукові проблеми забезпечення дотримання законності при розслідуванні авіаційних катастроф знайшли своє часткове відображення в працях Г. Афанась'єва, Б. Балашова, В. Брусиловського, Н. Жмур, Є. Єряшова, Е. Косиченка, А. Фрідлянд, І. Сопілко, Б. Мільнера, В. Лисова, Ю. Якутіна, А. Радигіна [1, с. 30].

Насамперед, для дослідження даної теми важливо розмежувати поняття «авіаційна катастрофа» та «авіаційний інцидент». Авіаційна катастрофа – це подія з людськими жертвами, що призвела до загибелі або зникнення безвісти когось із пасажирів, членів екіпажу або третіх осіб, а також у разі отримання ними тілесних ушкоджень зі смертельним наслідком. Авіаційний інцидент – подія, крім авіаційної події, що пов'язана з експлуатацією повітряного судна і впливає або може вплинути на рівень безпеки його експлуатації [2, с. 146].

Усі авіаційні події, серйозні інциденти, інциденти, надзвичайні події та пошкодження повітряних суден на землі, що сталися на території України, а також порушення порядку використання повітряного простору України підлягають обов'язковому

розслідуванню з метою встановлення їх причин і вжиття заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому, яке є технічним розслідуванням.

Авіаційні катастрофи та інциденти є складними явищами, які потребують глибокого розгляду та вивчення. Одним із важливих аспектів є правова сторона розслідування цих подій. Ключові правові аспекти, які враховуються при проведенні розслідування авіаційних катастроф та інцидентів, включають в себе:

- законодавчу базу – Україна має комплексну законодавчу базу, що регулює авіаційну діяльність та розслідування авіаційних подій. Закон України «Про цивільну авіацію» визначає основні принципи та норми, які використовуються у цій сфері.

- компетентні органи – у більшості країн існують спеціалізовані органи, відповідальні за розслідування авіаційних подій. Державна авіаційна служба України виступає як головний регулюючий орган в галузі цивільної авіації. Вона відповідає за надання ліцензій, нагляд за авіаційними підприємствами та організаціями.

- розслідування подій – для ефективного розслідування авіаційних катастроф та інцидентів в Україні створено спеціалізовану організацію – Національне бюро з розслідувань авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (НБРЦА). Ця організація веде розслідування подій та надає рекомендації для підвищення безпеки. Розслідування включає в себе збір великої кількості інформації, такої як дані з чорних скриньок, записи розмов екіпажу, метеорологічні дані та інше. Ці дані аналізуються для визначення причин та обставин події.

- визначення причин та рекомендації – після ретельного аналізу даних розслідування приймається рішення щодо причин авіаційної події. На основі цього робляться рекомендації щодо удосконалення систем безпеки в майбутньому.

Україна активно співпрацює з міжнародними організаціями в галузі цивільної авіації, зокрема з ІКАО. Це сприяє обміну досвідом та найкращими практиками у сфері розслідування авіаційних подій.

Підсумовуючи все вищевикладене, слід зазначити, що авіаційна безпека є однією з найважливіших складових сучасної цивілізації. У зв'язку з постійним розвитком авіаційних технологій та зростаючою кількістю польотів, питання розслідування авіаційних катастроф та інцидентів стає надзвичайно актуальним.

Правові аспекти розслідування авіаційних катастроф та інцидентів є важливими для забезпечення безпеки цивільної авіації. Міжнародне та національне законодавство, компетентні органи, аналіз даних та визначення причин є ключовими елементами цього

процесу. Ці заходи допомагають удосконалити безпеку авіаційних перевезень і запобігти подібним ситуаціям у майбутньому.

#### *Література*

1. Сопілко І.М., Беззубов Д.О. Організаційно-правові засади розслідування авіаційних катастроф. *Юридичний вісник*. 2018. № 1. С. 30-31.

2. Терещенко А.Л., Сердюк В.П., Сердюк Є.В. Технічне розслідування та досудове слідство в авіаційних подіях України. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2021. № 5(34). С. 146.

УДК 343.1(043.2)

**Білявська В.Є.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гольдберг Н.О., к.ю.н.

### **ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ**

Сьогодні безпека цивільної авіації, зокрема під час польотів, залишається актуальною та в центрі уваги нашої держави, так і міжнародного співтовариства. Заходи, які реалізуються як на міжнародному рівні, так і на рівні окремих країн, авіаційні події (авіакатастрофи та аварії) та інциденти продовжують ставатися з цивільними повітряними суднами. Водночас немає підстав вважати, що ця статистика суттєво змінюється в найближчому майбутньому. Проте, як відомо одним із інструментів збереження та підвищення безпеки польотів цивільних повітряних суден є належне та об'єктивне розслідування авіаційних подій та інцидентів, які сприяють застосуванню їх причин та чинників, що сприяють їх подальшому виникненню.

Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні» є нормативно-правовим актом України, що регулює діяльність в сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами [1]. Національне законодавство України у цьому напрямку зазнало суттєвих та позитивних змін за останні роки. Ці зміни передусім спрямовані на подальшу адаптацію національного законодавства до міжнародного права та

законодавства Європейського Союзу, відповідно до заявленої української європейської інтеграції.

Кабінет Міністрів на засіданні 15 вересня ухвалив рішення про перейменування Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів із цивільними повітряними суднами. Установу перейменовано на Національне бюро розслідувань на транспорті [2].

Відповідно до статті 26 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, держава, на території якої відбулася авіаційна подія, повинна призначити розслідування обставин цієї події [3].

У законодавстві України під авіаційною подією прийнято подію, пов'язану з експлуатацією повітряного судна під час польоту, внаслідок якої будь-яка особа отримала тілесні ушкодження (включаючи смертельні випадки), авіаційне судно зникло або опинилося в місці, де доступ до нього абсолютно неможливий, або завдало серйозних пошкоджень, або відбулося руйнування його конструкції. Розрізняють авіаційну подію з людськими жертвами (катастрофою) і без (аварії). Під інцидентом прийнято розуміти подію, крім авіаційної події, яка пов'язана з цією експлуатацією повітряного судна та впливає або може вплинути на рівень безпеки його експлуатації.

Розслідування авіаційних подій та інцидентів має ряд особливостей, які відрізняють його від кримінального розслідування. Перш за все, це орієнтовано на досягнення конструктивного результату і потребує максимальної оперативності. Оперативність досягається завдяки мінімізації формальностей та використанню спрощеної процедури розслідування. Оскільки таке розслідування не ставить перед собою мету встановлення вини і притягнення винних до юридичної відповідальності, результати проведеного розслідування не можуть порушувати конституційні права людини, а отже, розслідування не потребує цілої низки спеціальних правових гарантій (дотримання презумпції невинуватості і права на захист інших прав обвинуваченого), що сповільнюють розслідування злочинів.

Як приклад відсутності взаємодії між відомчими та слідчими органами можна навести розслідування катастрофи рейсу МН-17 у липні 2014 року над Донецькою областю. В звіті Нідерландської Ради з безпеки, яка досліджувала цю світову аварійну трагедію, зазначається лише технічна причина, при цьому не враховується взаємодія зі слідчими органами та прокуратурою України на місці події і подальше досудове слідство, яке проводили не тільки українська держава, але і інші зацікавлені країни [4].

У контексті вищевказаних особливостей можна сказати, що усі авіаційні події, серйозні інциденти, інциденти, надзвичайні події та пошкодження повітряних суден на землі, що сталися на території України, а також порушення порядку використання повітряного простору України підлягають обов'язковому розслідуванню з метою встановлення їх причин і вжиття заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому. Важливо дотримуватися положень ч. 6 ст. 119 Повітряного кодексу України, які зобов'язують співробітників Екстреної установи у випадку розслідування авіаційних подій повідомляти органи прокуратури України, якщо під час розслідування виявлено кримінальне правопорушення або недіяльність окремих осіб чи організацій [5].

Ключовим принципом розслідування авіаційних подій і інцидентів є незалежність цього процесу їх учасників та експлуататорів авіаційної техніки.

Отже, розслідування авіаційних подій і інцидентів - це складний і важливий процес, спрямований на встановлення причин та обставин подій з метою підвищення безпеки в галузі цивільної авіації. Ця проблематика залишається дуже актуальною у сучасному світі, оскільки авіаційний трафік зростає, а зміни в технологіях, людські фактори, тероризм, кіберзагрози і інші чинники створюють нові виклики для безпеки в авіації. Успішне розслідування авіаційних подій вимагає співпраці між національними та міжнародними органами безпеки авіації, незалежності, технічної компетентності та об'єктивності розслідувачів, а також постійного оновлення стандартів безпеки.

### *Література*

1. Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13 груд. 2005 р. № 943. URL: [https://ips.ligazakon.net/document/view/re11868?an=1&ed=2008\\_04\\_08](https://ips.ligazakon.net/document/view/re11868?an=1&ed=2008_04_08)

2. Деякі питання спеціалізованих експертних установ розслідування авіаційних подій та подій на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 15 вер. 2023 р. № 995. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995-2023-п#Text> (дата звернення: 16.10.2023).

3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 груд. 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038/conv#o22](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038/conv#o22) (дата звернення: 16.10.2023).

4. Остаточний звіт за результатами розслідування обставин катастрофи Боїнга 777 рейсу MH-17 в небі над Донецьком. Рада Безпеки Нідерландів. URL: <https://nv.ua/ukraine/events/doklad-niderlandov->

okrushenii-mh17-polnyj-tekst-naanglijskom-73889.html (дата звернення: 16.10.2023).

5. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 16.10.2023).

УДК 343.346.53:629.73(043.2)

**Білявська В.Є.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Майстро Д.М., старший викладач

## **БЕЗПЕКА РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ОБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ**

У сучасному світі забезпечення авіаційної безпеки є надзвичайно важливим завданням тому, як сьогодні авіація є способом переміщення та здійснення економічної діяльності. У законодавстві України авіаційна безпека існує як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, які забезпечуються шляхом здійснення комплексу заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів.

В Конституції України (ст. 3) зазначено, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Конституція України виокремлює три головні різновиди безпеки: «безпека громадянина», «громадська безпека», «безпека держави» [1].

Безпека руху та експлуатації авіаційного транспорту, як об'єкт кримінального правопорушення, передбачений розділом XI Особливої частини Кримінального кодексу України (ст. 276-282 КК України) може бути, як стан експлуатації авіаційного транспорту, при якому немає і не може бути завдано шкоди життю та здоров'ю людей, майну або іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації авіаційного транспорту.

Дослідження нормативних характеристик актів незаконного втручання показує, що це суспільно небезпечні та незаконні дії, які порушують нормальну діяльність цивільної авіації та авіаційних об'єктів, і які визначені міжнародним і національним законодавством як акт незаконного втручання в авіаційну діяльність.

Як вважає В.І. Осадчий, безпека руху та експлуатації транспорту означає стан функціонування транспорту, при якому нічому не загрожує: життю, здоров'ю, безпеці, волі людини, власності,

екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян, і створити умови всіх будь-яких небезпек [2, с. 199].

На думку С.В. Бабаніна під безпекою руху та експлуатації транспорту прийнято розуміти таку діяльність учасників руху під час руху транспортних засобів чи підготовки транспортного засобу для нього або іншу участь у русі транспорту, яка унеможлиблює спричинення шкоди життю чи здоров'ю людини або майнової шкоди в результаті належного виконання чинних на транспорті правил [3, с. 57].

До кримінальних правопорушень, що вчиняються на повітряному транспорті, належать: порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276 КК України); здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряного руху (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних психотропних речовин (ст. 276-1 КК України); пошкодження шляхом сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України); угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річного судна (ст. 278 КК України); блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст. 279 КК України); примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 КК України); порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК України); порушення правил використання повітряного простору (ст. 282 КК України). Спільні ознаки безпосередніх об'єктів цих кримінальних правопорушень, зумовлюють необхідність розгляду питання про їх родовий об'єкт [4].

Водночас, «безпека» має свої особливості як родовий об'єкт кримінальних правопорушень. Безпека означає стан, коли нікому чи нікому не загрожує небезпека і не викликає відчуття тривоги.

Основними нормативно-правовими актами, які регулюють зазначене питання, є Кримінальний кодекс України, Кримінальний процесуальний кодекс України, Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху».

Кримінальні правопорушення, що передбачені ст. 276-282 КК України посягають на безпеку руху та експлуатації повітряного транспорту. В цьому зв'язку слід зазначити, що міжнародне законодавство та чинне законодавство України оперує одночасно двома категоріями – «повітряний транспорт» та «авіаційний



транспорт». Але, більшість науковців повітряний транспорт ототожнюють із авіацією або авіаційним транспортом [5].

Отже, «безпека» має свої особливості як родовий об'єкт кримінальних правопорушень проти авіаційної безпеки та стосуються діянь, які можуть бути визнані за акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Аналіз Кримінального кодексу України дозволяє забезпечити схему кримінально-правового регулювання охорони авіаційної безпеки на загальному та особистому рівнях.

#### *Література*

1. Конституція України від 28 чер. 1996 р № 30. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 16.10.2023).

2. Осадчий В.І. Об'єкт транспортних злочинів. Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Серія: Політологія. Соціологія. Право. 2012. № 3. С. 194-201.

3. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Дніпропетровськ, 2008. 238 с.

4. Кримінальний кодекс України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 16.10.2023).

5. Демченко Д.О. Державна політика в сфері повітряного транспорту в Україні: особливості та основні напрями розвитку. *Економіка та держава*. 2012. № 9. С. 115-118.

УДК 343(043.2)

**Денисюк А.С.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

### **КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З УГОНОМ АБО ЗАХОПЛЕННЯМ ПОВІТРЯНОГО СУДНА (СТ. 278 КК УКРАЇНИ)**

Повітряні судна (літальні апарати, які підтримуються в атмосфері завдяки взаємодії з повітрям) на сьогодні являються одними з найшвидших та найбільш комфортнішими з переліку транспортних засобів, які задовольняють потреби населення держав в авіаційних перевезеннях. Одним із завдань цивільної авіації є дотримання авіаційної безпеки та недопущення авіаційних подій.

Авіаційна безпека – один із елементів захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується шляхом комплексу заходів із безпосереднім залученням людських і матеріальних ресурсів. Угон або захоплення повітряного судна вважаються наслідками надзвичайної події.

В свою чергу, чинне кримінальне законодавство України, Кримінальний кодекс України (далі КК України) передбачає відповідальність за кримінальні правопорушення, які пов'язані з угоном або захопленням повітряного судна (ст. 278 КК України) [1]. Зазначене кримінальне правопорушення є конвенційним, тобто це передбачене міжнародною угодою суспільно небезпечне посягання в міжнародно-правовій сфері, караність якого має бути встановлена у національному законодавстві [2].

В процесі дослідження складу даного кримінального правопорушення слід зазначити, що безпосереднім об'єктом складу кримінального правопорушення є безпека авіації саме в частині протидії актам незаконного втручання таким як угон або захоплення повітряного судна. В свою чергу, об'єктивна сторона зазначеного кримінального правопорушення виражається в угоні або захопленні повітряного судна.

Угон – це самовільне заволодіння та протиправне переміщення повітряного судна. Для нього характерно те, що він: вчиняється всупереч встановленому порядку допуску до управління транспортним засобом; здійснюється всупереч або внаслідок фальсифікації волі особи, яка вправі управляти повітряним судном. Угон є закінченим з моменту початку руху. Якщо угон вчинюють члени екіпажу, то закінченим його слід вважати з моменту відхилення від маршруту або відмови виконувати вказівки осіб, які керують (контролюють) рух транспортного засобу.

Захоплення повітряного судна – це встановлення фактичного контролю над ним, отримання можливості для його використання на власний розсуд, в тому числі включаючи обмеження доступу до нього інших осіб. Захоплення, так само як і угон, здійснюється самовільно та всупереч встановленому порядку. Він може полягати у заволодінні повітряним судном таємно, із застосуванням насильства або погрози та шляхом обману. При цьому особи, які повинні і мають право здійснювати управління цим засобом, не допускаються до нього чи керують ним під примусом.

Суб'єктом кримінального правопорушення є осудна особа, яка досягла 14-річного віку. В тому числі особи з числа членів екіпажу повітряного судна.

Суб'єктивна сторона угону або захоплення повітряного судна виражається у прямому умислі. Тобто особа, яка вчиняє дане кримінальне правопорушення повністю усвідомлює свої вчинені дії і бажає досягти конкретного суспільно небезпечного наслідку – захопити повітряне судно з метою подальшого угону. Мотив і мета є обов'язковими ознаками у складі кримінального правопорушення і можуть бути різними, але безпосередньо на кваліфікацію не впливають і враховуються лише при призначенні покарання.

Норми, які передбачені в ст. 278 КК України, не застосовуються щодо повітряних суден, які зайняті на військовій та митній службах. Місцем вчинення злочину є повітряне судно в польоті, а також повітряне судно, яке проходить передполітну підготовку або знаходиться на стоянці в аеропорту [3].

Характерною кваліфікаційною ознакою для вчинення угону або захоплення повітряного судна є застосування насильства, яке є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілих. Зазвичай це кримінальне правопорушення супроводжується застосуванням вогнепальної зброї та вибухових речовин, що і зумовлює характер насильства. Загалом, якщо підчас здійснення будь-якого кримінального правопорушення застосовується зброя або існує хоча б погроза її застосування, то зазначені дії слід кваліфікувати, як такі, що є небезпечними для життя і здоров'я людей, тобто дії поєднані з насильством.

Якщо угон або захоплення повітряного судна поєднані зі скоєнням інших більш небезпечних кримінальних правопорушень таких як: державна зрада, бандитизм або диверсія, то відповідальність повинна наставати і за вказані кримінальні правопорушення. Сукупність кримінальних правопорушень може мати місце у випадках, якщо угон поєднаний із незаконним переправленням осіб через державний кордон України (ст. 332 КК України) чи порушенням правил міжнародних польотів (ст. 334 КК України) [4, с.547].

Враховуючи вищевикладене, можна дійти висновку, що угон або захоплення повітряного судна є суспільно небезпечним діянням, що полягає в порушенні авіаційної безпеки і тягне за собою кримінальну відповідальність за вчинені дії.

#### *Література*

1. Кримінальний кодекс України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 03.11.2023).

2. Деркач Д.І. Суспільна небезпека незаконного захоплення або угону повітряного судна. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/>

322985833.pdf (дата звернення: 03.11.2023).

3. Лихова С.Я., Кочнєва А.О. Кримінальна відповідальність за угон або захоплення повітряного судна (ст. 278 КК України). *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2014. № 3. С. 135-139. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnaui\\_2014\\_3\\_28](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnaui_2014_3_28) (дата звернення 04.11.2023).

4. Кримінальний кодекс України: науково-практичний коментар: у двох томах. Т. 2: Особлива частина / Б.Я. Тацій, В.П. Пшонка, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін. 5-те вид., допов. Харків: Право, 2013. 547 с.

УДК 343.3(043.2)

**Денисюк М.С.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського рівня), Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Майстро Д.М., старший викладач

## **КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ПРОТИ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ**

У законодавстві України авіаційна безпека визначається як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується шляхом здійснення комплексу заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів.

Поняття авіаційної безпеки визначається через поняття акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Глава 1 Додатку 17 «Безпека: захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року дає визначення акту незаконного втручання як акту або спроби його, що створює загрозу безпеці цивільної авіації і включає:

- 1) незаконне захоплення повітряних суден;
- 2) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації;
- 3) захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах;
- 4) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби;
- 5) розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей;
- 6) використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу;

7) повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, інших осіб в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації [1].

Виходячи з аналізу законодавства і наукової літератури, поняття «цивільна авіація» цілком ідентичне поняттям «повітряний транспорт» та «авіаційний транспорт» в тому значенні, в якому вони вживаються в нормативно-правових актах.

Поняттю «безпека цивільної авіації» національне законодавство не дає визначення. Повітряний кодекс України [2], зокрема стаття 3-1, містить термін «безпека авіації», не роз'яснюючи прямо його зміст. Концепція розвитку цивільної авіації [1] також не містить такого визначення, в розділі 9 визначає «забезпечення безпеки цивільної авіації» як комплексний процес, який передбачає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання (авіаційна безпека) та захист навколишнього середовища від шкідливого впливу з боку авіації (екологічна безпека).

Серед правових заходів забезпечення авіаційної безпеки від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації важливе значення мають заходи кримінально-правового впливу. Чинний Кримінальний кодекс України (далі – КК України) містить окремий Розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини КК України, що складається з 18 статей, які передбачають відповідальність за кримінальні правопорушення у сфері транспорту [3, с. 278].

Слід звернути увагу на той факт, що у ст.ст. 276, 277, 278, 279, 280 та 291 КК України передбачена відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту (залізничного, водного чи повітряного, а також автомобільного), які становлять різний ступінь небезпеки. Відповідальними за кримінальні правопорушення, передбачені ст.ст. 276, 276-1, 281, 282, 284, 285, 287, 288 КК України, можуть бути лише особи, наділені додатковими ознаками, тобто спеціальні суб'єкти. Також до цієї групи злочинів можна віднести кримінальне правопорушення, передбачене в диспозиції ст. 269 КК України (незаконне перевезення на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин) [4].

Цікавим є порівняння ст. 269 КК України із редакцією Кримінального кодексу УРСР 1960 р. Обидві передбачають відповідальність за незаконне перевезення на повітряному судні

вибухових або легкозаймистих речовин. У диспозиції статті КК УРСР в редакції 1960 р. визначений суб'єкт злочину – пасажир. Тобто відповідальність за вчинення цього злочину міг нести лише спеціальний суб'єкт. У ст. 269 КК України вказівки на суб'єкта злочину відсутні, що дозволяє дійти висновку, що відповідальність за таке кримінальне правопорушення може нести будь-яка фізична осудна особа, яка досягла віку кримінальної відповідальності, тобто загальний суб'єкт злочину. Кримінально-правове забезпечення охорони авіаційної безпеки встановлюється статтями Особливої частини КК України, що розташовані залежно від родового об'єкта у різних його розділах [5, с. 73].

Таким чином, до кримінальних правопорушень проти авіаційної безпеки слід відносити кримінальні правопорушення, діяння яких містять ознаки актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Узагальнені результати системного аналізу чинного КК України дозволяють виділити самостійну підсистему кримінально-правового забезпечення охорони авіаційної безпеки, що реалізується на загальному і особливому рівнях.

На загальному рівні правове забезпечення охорони авіаційної безпеки здійснюється опосередковано в процесі вирішення закріпленого у ст. 1 КК України завдання правового забезпечення охорони прав і свобод людини і громадянина, власності, громадського порядку та громадської безпеки, довкілля, конституційного устрою України від кримінально-протиправних посягань, забезпечення миру і безпеки людства, а також запобігання кримінальним правопорушенням.

На особливому рівні – як встановлення кримінальної відповідальності за кримінальні правопорушення, діяння яких містять ознаки актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

### *Література*

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію в редакції від 06 жовт. 2016 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text) (дата звернення 18.10.2023).
2. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/> (дата звернення 18.10.2023р)
3. Мошняга Л., Єрмоленко-Князєва Л. Безпека цивільної авіації як об'єкт кримінально-правового регулювання. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2022. С. 274-281. URL: <http://journal-app.uzhnu.edu.ua/article/view/273857/269169> (дата звернення 18.10.2023).
4. Кримінальний кодекс України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення

18.10.2023).

5. Бандурка І.О. Об'єкт злочину як кримінально-правова категорія. *Право.иа.* 2015. № 2. С. 70-75.

УДК 343.326(043.2)

**Друпп І.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гольдберг Н.О., к.ю.н.

### **ЗАГРОЗИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Забезпечення безпеки життя і здоров'я людей на повітряному транспорті є головним пріоритетом. Окрім безпеки польотів, постає новий виклик - запобігання незаконним диверсійним актам проти цивільної авіації (далі - ЦА).

Сьогодні ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації) трактує авіаційну безпеку як комплекс заходів і матеріальних ресурсів, спрямованих на захист авіації від незаконних диверсій. Закон України «Про Національний план безпеки цивільної авіації» [1], оприлюднений 21 березня 2017 року, визначає, що авіаційна безпека — це охорона ЦА. Оскільки в ньому визначено, що авіаційна безпека є захистом авіації і забезпечується здійсненням різних способів використовуючи людські та матеріальні ресурси, тому необхідно провести більш детальний аналіз з точки зору боротьби з незаконними диверсіями.

Серед найбільш відомих терористичних атак на повітряні судна та аеропорти слід відзначити захоплення 25 травня 2000 року терористами, озброєними гранатами та пістолетами, літака А330 авіакомпанії «Філіппінські авіалінії», а також захоплення 11 вересня 2001 року літаків Boeing 767-223ER, UnitedAirlines 175, Boeing 757-223 та Boeing 757-222 у США. 28 червня 2016 року в міжнародному аеропорту імені Ататюрка (Стамбул, Туреччина) стався терористичний напад, що призвів до стрілянини на автостоянці аеропорту та численних вибухів у міжнародному терміналі, внаслідок чого загинуло і було поранено багато людей.

Загалом, міжнародні документи не містять визначення тероризму. Однак Закон України «Про боротьбу з тероризмом» [2] № 638-IV від 20 березня 2003 року визначає тероризм як умисне, заздалегідь сплановане використання погроз вчинення злочинних дій для досягнення злочинних цілей, у тому числі захоплення

заручників, підпали, вбивства, тортури, погрози щодо громадськості та органів влади, інші посягання на життя та здоров'я ні в чому не винних людей, а також умисне, заздалегідь сплановане використання погроз вчинення злочинних дій для досягнення злочинних цілей, у тому числі тероризм - це суспільно-небезпечна діяльність, яка полягає у навмисному застосуванні насильства.

Тероризм спричиняється політичною нестабільністю, кризами в економічній та соціальній сферах держав, загостренням етнічних, релігійних, національних та інших конфліктів. Крім того, цивільна авіація, завдяки своїй функціональній важливості та певним слабким місцям, є дуже привабливою для оперативної діяльності терористичних організацій та об'єктом їх безпосередніх дій. Це пов'язано з тим, що такі операції не потребують значних матеріальних або фінансових витрат. Вибухи та захоплення літаків призводять до значних людських жертв і широко висвітлюються в засобах масової інформації.

Аналізуючи сучасний розвиток і тенденції міжнародного тероризму в цілому і його численні специфічні аспекти, загрози для цивільної авіації можна класифікувати наступним чином:

- захоплення повітряних суден і захоплення пасажирів у заручники. Мета - досягнення політичного, пропагандистського та психологічного ефекту (демонстрація сили, тиск на державні інститути та громадську думку, максимальна увага, виконання вимог). Визволення заручників і одночасна боротьба з тероризмом є складним завданням для держави;

- захоплення транспортних літаків. Об'єктом акції є літак як транспортний засіб, а пасажирів виступають як фактор, що забезпечує додаткову безпеку терористам. Мета - перевезти терористів з території, з якої їм заборонено виїжджати, в іншу географічну точку;

- захоплення повітряних суден для знищення. Об'єктами цієї категорії є повітряні судна, які діють як засіб знищення заздалегідь обраних наземних об'єктів. Пасажирів виступають як фактор, що додатково збільшує загальний збиток від терористичної атаки;

- прямі дії проти повітряних суден. Цілями є літаки, пасажирів та екіпаж. Її мета - знищити транспортні засоби в повітрі і завдати матеріальної, політичної та психологічної шкоди;

- прямі дії проти наземної інфраструктури. Цілями терористичних атак цієї категорії є наземна інфраструктура цивільної авіації з аналогічними цілями;

- периферійна категорія: використання повітряного транспорту як непрямі цілі терористичної діяльності (мається на увазі таємне



перевезення терористів або певних заборонених речовин чи зброї, в тому числі з використанням легальних або підроблених документів), використання як засобу здійснення протиправної діяльності (злочинної діяльності через нелегальну міграцію, наркотрафік, торгівлю людьми тощо).

Таким чином, тероризм стає однією з глобальних проблем людства, що загрожує світовому та національному порядку і порушує фундаментальні цінності людської цивілізації: права особистості на життя, свободу та власність. Проблема «повітряного тероризму» набуває життєво важливого значення в епоху глобалізації, коли повітряний транспорт і, зокрема, особлива чутливість транспортної революції стали її невід'ємною частиною. З цією метою необхідно вдосконалювати систему авіаційної безпеки та координувати зусилля міжнародних і національних організацій.

Таке вдосконалення системи авіаційної безпеки вимагає комплексного підходу. По-перше, для зменшення всіх загроз необхідно посилити процедури купівлі квитків, реєстрації та огляду пасажирів і вантажів, посилити технічний контроль та охорону об'єктів, створити спеціальні зони безпеки навколо аеропортів, а також підвищити кваліфікацію персоналу служб безпеки в усіх секторах. По-друге, необхідно створити систему протидії тероризму, включаючи систему профайлінгу, і поліпшити психологічну роботу з екіпажами літаків. Це означає створення бази даних потенційно небезпечних пасажирів і перевірку надійності експлуатаційного та технічного персоналу компаній цивільної авіації. По-третє, існує потреба в більшій координації та співпраці між національними авіаційними властями та правоохоронними органами. Нарешті, існує потреба в розробці міжнародно-правових механізмів боротьби з «повітряним тероризмом» та забезпеченні повноцінної співпраці між державами в процесі боротьби з цим явищем і відповідними експертними організаціями на міжнародному та національному рівнях.

#### *Література*

1. Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 р. № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text> (дата звернення: 14.10.2023).
2. Про боротьбу з тероризмом: Закон України від 20 бер. 2003 р. № 638-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/638-15#Text> (дата звернення: 14.10.2023).

**Євченко А.О.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Майстро Д.М., старший викладач

## **КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОШИРЕННЯ ІНФОРМАЦІЇ ЩОДО ЗБРОЙНИХ ПОВІТРЯНИХ СИЛ УКРАЇНИ СУБ'ЄКТІВ АВІАЦІЇ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ**

Аналізуючи внутрішньодержавні злочини проти безпеки авіаційного транспорту слід виділити склад злочину, який являє собою сукупність об'єктивних та суб'єктивних ознак, на основі яких особи безпосередньо притягуються до кримінальної відповідальності.

24 лютого 2022 року Указом Президента України № 64/2022 було введено воєнний стан на всій території України. На основі даного нормативно-правового акту, під суб'єктами авіації, в першу чергу для розкриття питання роботи, розуміються Повітряні сили Збройних сил України (далі – ПС ЗСУ). Даний вид збройних сил у складі ЗСУ має на озброєнні винищувальну, бомбардувальну і транспортну авіацію, а також зенітні ракетні війська і радіотехнічні війська [1].

Оскільки, Повітряні Сили є військовою частиною у складі Збройних Сил України, то кримінальна відповідальність за поширення інформації щодо них закріплена в Кримінальному кодексі України. Згідно із Законом № 2178-ІХ від квітня 2022 р., який набрав чинності 13 квітня 2022 р., до ст. 114-2 КК України внесені зміни. Зокрема, у даній статті закріплена норма щодо несанкціонованого поширення інформації про направлення, переміщення зброї, озброєння та бойових припасів в Україну, рух, переміщення або розміщення Збройних Сил України чи інших утворених відповідно до законів України військових формувань, вчинене в умовах воєнного або надзвичайного стану [2].

Відповідно до трактування законодавця слід виділити дві форми кримінального правопорушення, що передбачаються диспозицією цієї статті: 1) поширення інформації про направлення, переміщення зброї, озброєння та бойових припасів в Україну, у тому числі про їх переміщення територією України (ч. 1) – відповідальність за це діяння може настати лише у разі, якщо воно є несанкціонованим (див. назву ст. 114-2 КК України). У цьому випадку несанкціонованим воно є тоді, коли відповідна інформація

попередньо не була розміщена (поширена) у відкритому доступі визначеними суб'єктами – Генеральним штабом Збройних Сил України, Міністерством оборони України, Головним управлінням розвідки Міністерства оборони України чи Службою безпеки України або в офіційних джерелах країн-партнерів; 2) поширення інформації про переміщення, рух або розташування Збройних Сил України чи інших утворених відповідно до законів України військових формувань, за можливості їх ідентифікації на місцевості (ч. 2) – як і в першому випадку, відповідальність за це діяння може настати лише у разі, якщо воно є несанкціонованим, тобто відповідна інформація попередньо не була розміщена у відкритому доступі визначеними суб'єктами. Але перелік суб'єктів тут інакший: лише Генеральний штаб Збройних Сил України, Міністерство оборони України або інші уповноважені державні органи [3].

Склад кримінального правопорушення, передбаченого в диспозиціях ст. 114-2 КК України, містить обов'язкові елементи як суб'єкт, об'єкт, суб'єктивна та об'єктивна сторони. Суб'єктом є фізична осудна особа, яка здійснила кримінальне правопорушення 16-річному віці. При цьому, суб'єктивна сторона характеризується виною у вигляді прямого чи не прямого умислу, за якого особа усвідомлює, що її діяння вчиняються на шкоду зовнішній та внутрішній безпеці (інтересам) України, передбачає їх суспільно небезпечні наслідки і бажає їх настання або не бажає, але свідомо припускає їх настання. Об'єктивною стороною вказаного кримінального правопорушення можна характеризувати як несанкціоноване поширення інформації (усно, через месенджер, по телефону тощо хоча б одній особі). Звісно ж, родовим об'єктом правопорушення є суспільні відносини з охорони основ національної безпеки України, при цьому безпосереднім об'єктом виступає державна безпека України в інформаційній сфері забезпечення обороноздатності державності [4, с. 72-73].

Аналізуючи практичний аспект притягнення до кримінальної відповідальності за поширення інформації щодо ПС ЗСУ, то слід виокремити, що станом на літній період 2023 року, за статистикою Служби Безпеки України понад 200 осіб отримали підозри за статтею 114-2 КК України за поширення інформації щодо ПС ЗСУ, зокрема більшість незаконно розповсюджувати інформацію щодо роботи або місцезнаходження систем ППО. Слід зауважити, що у звітності СБУ зазначається, що стосовно 190 із цих фігурантів – обвинувальні акти скеровано до суду, їм загрожує до 12 років тюремного ув'язнення [5].

Керуючись даними опублікованими на офіційному сайті Офісу Генерального прокурора, за процесуального керівництва Київської міської прокуратури трьом мешканцям м. Києва повідомлено про підозру за фактом несанкціонованого поширення інформації про рух, переміщення або розміщення Збройних Сил України чи інших утворених відповідно до законів України військових формувань, вчиненого в умовах воєнного стану (ч. 2 ст. 114-2 КК України). За даними слідства, у ніч на 16 травня 2023 року під час масованої ракетної атаки РФ по території Києва, підозрювані здійснили відео та фотозйомку розміщення ПС ЗСУ, роботи протиповітряної оборони України та наслідки ураження повітряних цілей. Конкретне досудове розслідування здійснюється слідчими Головного Управління СБУ в м. Києві та Київській області, та знаходиться на етапі питання про обрання підозрюваним запобіжних заходів. Дана справа стала особливо актуальною, оскільки підозрювані є особами, які спеціалізуються на блогерській діяльності та є досить популярними серед українського населення [6].

Таким чином, станом на сьогодні притягнення до кримінальної відповідальності за поширення інформації щодо повітряних установок, літаків, будь-якої інформації пов'язаної з аеропортами та аеродромами, даних щодо роботи ППО тягне за собою кримінальну відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

### *Література*

1. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24 лют. 2022 р. № 64/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text> (дата звернення: 18.10.2023).
2. Про внесення змін до статті 114-2 Кримінального кодексу України щодо удосконалення відповідальності за несанкціоноване розповсюдження інформації про засоби протидії збройній агресії Російської Федерації: Закон України від 01 квіт. 2022 р. № 2178-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2178-20#Text> (дата звернення: 18.10.2023).
3. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 18.10.2023).
4. Кримінальна відповідальність за поширення інформації в інтернеті до та після 24 лютого 2022 року / Вдовенко О., Воробйов Є., Гринишак М. Київ: ГО «Платформа прав людини», 2022. 88 с.
5. СБУ: Від початку війни понад 200 людей отримали підозри через поширення інформації про роботу ППО та інших Сил оборони. Суспільне новини: веб-сайт. URL: <https://suspilne.media/518235-sbu-vid-pocatku-vijni-ponad-200-ludej-otrimali-pidozri-cerez-posirena-informacii-pro-robotu-ppo-ta-insih-sil-oboroni/> (дата звернення: 18.10.2023).

6. Блогери «засвітили» у соцмережах роботи ППО під час ракетної атаки РФ на Київ. Дорослий погляд на світ: веб-сайт. URL: [https://lb.ua/society/2023/05/17/555657\\_blogeri\\_zasvitili\\_sotsmerezah.html](https://lb.ua/society/2023/05/17/555657_blogeri_zasvitili_sotsmerezah.html) (дата звернення: 18.10.2023).

УДК 347.822.4:347.824(043.2)

**Ізмайлов К.О.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

## **ОСНОВНІ АСПЕКТИ ТА ВИКЛИКИ БЕЗПЕКОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ**

Безпекова діяльність в авіації – це сукупність заходів та процедур, спрямованих на запобігання негативним наслідкам, мінімізацію ризиків та забезпечення безпеки, вимагає високого рівня безпеки через потенційно великі наслідки аварій або невдалого функціонування, є надзвичайно важливою, оскільки стосується безпеки пасажирів, екіпажу та навколишнього середовища [1].

Склад управління авіаційної безпеки:

– Відділ аналітичного забезпечення:

Основні завдання відділу аналітичного забезпечення:

Оцінка та аналіз стану забезпечення АВ суб'єктів авіаційної діяльності, виявлення напрямків із забезпечення АВ суб'єктів авіаційної діяльності, що потребують покращення, а також надання рекомендацій щодо покращення стану АВ; Виявлення напрямків із забезпечення АВ, які потребують коригуючих дій, у тому числі внесення змін до Повітряного кодексу України, ДПАБЦА, Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів, інших нормативно-правових актів з питань АВ та/або засобів їх реалізації.

– Відділ контролю якості авіаційної безпеки:

Основні завдання відділу контролю якості авіаційної безпеки:

Проведення на постійній основі загальної оцінки загроз та ризиків в галузі авіаційної безпеки цивільної авіації у межах території України та під час виконання польотів і базування українських експлуатантів за кордоном; Організація та здійснення взаємодії в межах повноважень з органами державної влади, правоохоронними органами України та суб'єктами авіаційної діяльності; Надання пропозицій щодо внесення змін до Повітряного кодексу України, ДПАБЦА, інших-нормативно-правових актів з АВ, а

також Керівництва державного інспектора Управління на підставі результатів здійснених заходів контролю якості АБ; Забезпечення запобігання витоку відомостей, що становлять державну таємницю та публічної інформації з обмеженим доступом, що є власністю держави, яка стала відома під час виконання функцій та завдань покладених на відділ та Управління.

– Відділ нормативного забезпечення:

Основні завдання відділу нормативного забезпечення:

Реалізація єдиної державної політики у сфері АБ щодо нормативного забезпечення ефективного виконання вимог ДПАБЦА; Підготовка відділом проектів нормативно – правових актів та пропозицій щодо реалізації державної політики у сфері АБ; Співробітництво з міжнародними авіаційними організаціями з питань розробки та впровадження нормативно–правових актів в частині, що стосується забезпечення АБ.

– Відділ підготовки з авіаційної безпеки:

Основні завдання відділу підготовки з авіаційної безпеки:

Створення єдиної навчально-методичної бази з АБ на основі стандартизованих навчальних програм за напрямками підготовки з АБ; Забезпечення підготовки з АБ державних інспекторів Державіаслужби; Інноваційно-технологічне та експертно-аналітичне забезпечення системи підготовки з АБ, створення умов професійного удосконалення фахового середовища у сфері АБ в Україні [2].

Основні аспекти та виклики безпекової діяльності в авіаційній сфері включають наступне:

– Персонал та навчання:

Забезпечення високої кваліфікації екіпажу, технічного персоналу і контролерів повітряного руху є важливою складовою безпеки авіації. Навчання, тренування та оцінка компетентності гравців в авіаційній сфері є постійним процесом.

– Технічний стан літаків і обладнання:

Постійна підтримка та технічне обслуговування літаків і обладнання є важливими для забезпечення безпеки польотів. Перевірки перед польотом, обов'язкові інспекції та регулярне оновлення обладнання є необхідними.

– Регуляторна політика і стандарти:

Уряди та міжнародні організації, такі як Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) встановлюють стандарти і правила для забезпечення безпеки в цій галузі.

– Безпека пасажирів і бортперсоналу:

Процедури та технології, спрямовані на забезпечення безпеки пасажирів та екіпажу, включають в себе охоронні перевірки, навчання щодо поведінки в надзвичайних ситуаціях та системи аварійного виходу.

– Кібербезпека:

Зростання кількості підключених до мережі систем в авіації створює нові виклики в галузі кібербезпеки. Захист інформаційних систем і мереж дуже важливий для запобігання кібератак та забезпечення безпеки в авіації.

– Глобальні виклики:

Авіаційна безпека також стикається з глобальними викликами, такими як зміни клімату, пандемії, геополітичні конфлікти та інші фактори, які можуть вплинути на безпеку польотів і інфраструктуру.

– Міжнародне співробітництво:

Важливою складовою безпеки в авіації є співробітництво між країнами та авіаційними організаціями для обміну інформацією, координації заходів безпеки та вирішення спільних викликів [1].

Отже, забезпечення безпеки в авіаційній сфері вимагає постійної уваги, інноваційних рішень і співробітництва всіх сторін галузі для забезпечення найвищого рівня безпеки пасажирів і персоналу, а також для захисту навколишнього середовища.

#### *Література*

1. Національна бібліотека України. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/180429>

2. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/bezpeka-aviatsiyi/aviatsijna-bezpeka/#>

УДК 341.824:338.47 (043.2)

**Карасьова Л.М.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

### **СТАН КІБЕРБЕЗПЕКИ В СФЕРІ АВІАЦІЇ**

В 21 столітті, при розвитку інформаційних технологій в галузі авіації з'явилась нова проблема в суспільстві, а саме правопорушення в інформаційній сфері. В нашому сучасному світі, людина з мінімальними знаннями хакинга та комп'ютером, телефоном чи будь-яким іншим гаджетом може: шахраювати з квитками та резерваціями; вплинути на технічне обладнання

літаків; вкрасти конфіденційну інформацію про пасажирів; здійснити атаку на систему керування рейсами; вплинути на технічне обладнання літаків; можуть намагатися втрутитися в бортові системи літаків, такі як системи управління двигунами або автопілот. Ці, та багато інших прикладів, можуть призвести до небезпеки польоту, стабільності та повної справності літака та використання персональних даних пасажирів.

Щоб чітко та правильно обґрунтувати дане питання, для початку пропоную визначити що ж таке кібербезпека. Хочеться зазначити, що єдиного підходу до визначення даного поняття не існує, тому будемо звертатися до практики та роздумів науковців.

До прикладу, Н.В. Фурашев в своїх працях, визначав кібербезпеку, як стан спроможності людини, суспільства і держави запобігання та уникнення спрямованого, в першу чергу – несвідомого, негативного впливу (управління) інформації [1]. Автор наголошує на тому, що кібербезпека є складним та активним процесом, який вимагає від суспільства постійного вдосконалення, навичок та практики для завчасного подолання та попередження кіберзагроз.

Звернувшись до законодавства України, а саме, статті 1 Закону України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України» можна сказати, що закон трактує даний термін, як захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства та держави в кіберпросторі, за якого забезпечується сталий розвиток інформаційного суспільства та цифрового комунікативного середовища, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних і потенційних загроз національній безпеці України у кіберпросторі [2]. Законодавець тлумачить дане поняття як забезпечення конфіденційності та вживання всіх можливих заходів для запобігання доступу або втрати конфіденційних даних.

Кіберзахист – справа критично важлива. На сьогодні в авіації в середньому по світу 78 % кібератак – вдалі. Через кожну таку атаку процеси в організації можуть зупинитись, в результаті установа зазнає репутаційних та матеріальних збитків, кібератака навіть може призвести до людських втрат.

В той же час, питання кібербезпеки в авіаційній галузі України регулюються такими нормативно-правовими документами: Резолюцією ІКАО А39-19 «Рішення проблем кібербезпеки в цивільній авіації» (від 06.10.2016), Законом України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» (від 21.03.2017), Законом України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України» (від 05.10.2017), що зобов'язують установи та організації



вживати заходів для захисту від несанкціонованого доступу і захищати персональні дані клієнтів, а також передбачають відповідальність за недотримання цих вимог [3].

Україна вперше зазнала кібератаки на ІТ-системи та центральні сервери аеропортів «Бориспіль» і «Харків» у червні 2017 року, що призвело до відмов у обслуговуванні літаків і затримок рейсів. Через кілька місяців, у жовтні 2017 року, рейси з Одеського аеропорту були затримані через зламаною комп'ютерну мережу аеропорту, що призвело до втрати інформаційної безпеки.

Варто відзначити, що військова авіація, у порівнянні з цивільною, сьогодні більш захищена, проте дійсно 100-відсоткових дієвих методів щодо забезпечення кібербезпеки не існує і тут. Справа у тому, що сучасні дрони і військовий авіатранспорт – це набір електронних компонентів, які скеровуються не стільки людиною, скільки спеціальною програмою. Відповідно, умілий хакер може зламати її і внести зміни в програмне забезпечення. Таким чином, кібератаки здатні повністю змінити хід ведення бойових дій [4].

За для забезпечення кібербезпеки та попередження кібератак в авіації пропонуємо деякі заходи, які допоможуть посилити кібербезпеку держав:

Встановлення якісних та надійних антивірусних систем.

Використання сильних, надійних та унікальних паролів, які захищають персональні дані та конфіденційну інформацію.

Проведення постійних перевірок безпеки, попередження та виправлення помилок, які можуть призвести до втрати інформації.

Шифрування даних та інформації, за для кращого їх захисту.

Постійне вдосконалення та захист систем керування повітряним рухом.

Постійний моніторинг безпеки систем авіакомпаній.

Захист бортових систем літаків.

Постійний зв'язок та обмін досвідом з іншими державами.

Постійне підвищення освітнього рівня персоналу авіаційної галузі, а також проведення тренінгів та навчань з питань кібербезпеки.

Розглядаючи комп'ютерно-інтегровані авіаційні системами, що забезпечують зв'язок між об'єктами діяльності цивільної авіації в межах каналів «земля-повітря» та «повітря-повітря», дедалі гостріше постає питання безпечної експлуатації таких авіаційних систем з точки зору негативного впливу постійно зростаючих з кожним роком кіберзагроз, та пониження стану забезпечення кібернетичної безпеки авіаційної галузі в цілому. Стан захисту

каналів «земля-повітря» та «повітря-повітря» в таких авіаційних системах знаходиться на різних рівнях та на пряму залежить від діяльності всіх складових авіаційної діяльності (аеропорт, повітряне судно, інформаційна мережа, управління повітряним рухом, тощо). Деякі канали зв'язку на сьогоднішній день взагалі не захищені та знаходяться у відкритому стані, що провокує неминуче зростання кібернетичних атак та вимагає впровадження і застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій в такі канали зв'язку [5].

Підводячи висновок, хотіла б сказати, що кібербезпека в сфері авіації є складним та дуже відповідальним процесом, від якого залежить не тільки авіація а й персональні дані людей які проходять через системи аеропортів. Стан кібербезпеки в сфері авіації стає все актуальнішою темою в сучасному світі, в якому стають залежні від інформаційних технологій, що призводить до більшого ризику застосування кібератак. Перш за все кібератаки можуть впливати на системи управління повітряним рухом, що може призвести до серйозних наслідків для безпеки польотів, життя та здоров'я пасажирів авіакомпаній.

Загалом, лише комплексний підхід, може гарантувати найвищий рівень кібербезпеки в авіації, забезпечуючи безпеку та стабільність.

#### *Література*

1. Фурашев В.М. Кіберпростір та інформаційний простір, кібербезпека та інформаційна безпека: сутність, визначення, відмінності. Інформація і право. 2012. № 2. С. 162-169.
2. Про основні засади забезпечення кібербезпеки України: Закон України від 5 жовт. 2017 р. № 2163-VIII. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/JH1N268B?an=3><https://ips.ligazakon.net/document/JH1N268B?an=3>
3. Кібербезпека аеропортів України. URL: <https://www.icu-ng.org/icu-ng/novyny/kiberbezpeka-aeroportivukrayiny/>
4. Філінович В.В. Кібербезпека та загрози в авіаційній сфері: правовий аспект. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». Київ: НАУ, 2021. № 3 (60) С. 38-44.
5. Ільєнко А.В., Ільєнко С.С., Кваша Д.С. Сучасний стан забезпечення кібернетичної безпеки цивільної авіації України та світу. URL: [https://www.researchgate.net/publication/344385843\\_SUCASNIJ\\_STAN\\_ZABEZPECHENNA\\_KIBERNETICNOI\\_BEZPEKI\\_CIVILNOI\\_AVIACII\\_UKRAINI\\_TA\\_SVITU](https://www.researchgate.net/publication/344385843_SUCASNIJ_STAN_ZABEZPECHENNA_KIBERNETICNOI_BEZPEKI_CIVILNOI_AVIACII_UKRAINI_TA_SVITU)

**Ковригіна О.К.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Грекова Л.Ю., старший викладач

## **ОСОБЛИВОСТІ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ ПОРУШЕННЯМИ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ**

Авіаційні катастрофи часто є результатом злочинних дій, наприклад тероризму, піратства повітряного простору або навмисного знищення літака. У контексті війни з Російською Федерацією питання якісного розслідування авіаційних подій набуває особливої актуальності. Від початку повномасштабного вторгнення відбулись наступні авіаційні катастрофи, які розслідувала українська сторона: авіаційні події з вертольотом та літаком на аеродромі у Малі, авіаційна катастрофа з вертольотом в м. Бровари, Київської області там де загинуло керівництво МВС України. Авіаційна катастрофа з літаком у Грецькій Республіці, авіаційна аварія на аеродромі Ужгорода і у Запорізькій області [6]. Саме тому важливо створити загальне уявлення про розслідування авіаційних подій в Україні, ідентифікувати компетентні органи, які відповідають за ці процедури, та розглянути нормативно-правові аспекти, що регулюють цей процес.

Керуючись Повітряним Кодексом, можемо зазначити, що проведення розслідувань це збирання та аналіз інформації, формування висновків, визначення причин та/або супутніх чинників, а також розроблення рекомендацій для забезпечення. Відповідно до цього регулятивного документу, проведення розслідувань авіаційних подій та інцидентів, які стосуються цивільних повітряних суден України і іноземних цивільних повітряних суден, а також порушень використання повітряного простору України, покладається на спеціалізовану експертну установу.

Аналіз поточних законодавчих актів виявив, що станом на жовтень 2023 року ми не маємо повноцінного нормативно-правового акту який регулював би питання функціонування цієї експертної установи, про яку йдеться у Повітряному Кодексі України. Дію поточної було припинено 01.01.2022 року [1]. Зовсім нещодавно Кабінет Міністрів погодився із пропозиціями Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури щодо покладення функцій державної спеціалізованої експертної установи з технічного розслідування подій на транспорті на Національне

бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами та щодо перейменування Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами на Національне бюро розслідувань на транспорті, а також доручив Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури у десятиденний строк затвердити Положення про Національне бюро розслідувань на транспорті в установленому порядку [2]. Незважаючи на це на сайті відповідального органу міститься перелік завдань та цілей установи, також там зазначено, що національне бюро утворено з метою технічного розслідування авіаційних подій на території України та у світі з цивільними повітряними суднами, забезпечення безпеки польотів та подання рекомендацій для їх запобігання [3]. Проте, у цих правилах відсутнє посилання на те що ці правила розроблені та адаптовані саме для вищезазначеного органу.

Повернемось до специфіки проведення розслідувань у сфері авіації, розглянемо це переважно у аспекті криміналістики та криміналістичної тактики. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) публікувала міжнародні стандарти та рекомендації для своїх членів, згідно з якими авіаційні катастрофи та серйозні події мають бути розслідовані однаковою чином. У Європі це було обов'язковим за рішенням Європейського парламенту через EU996/2010 [4]. Україна, у свою чергу, звісно затвердила ці рекомендації Постановою Кабінету Міністрів № 610 від 20.05.2022 р. [5].

На початковому етапі розслідування авіаційних катастроф роблять огляд розтросчених літаків на місці події для отримання загального уявлення ситуації. Визначається початкова точка, траєкторія польоту, розглядаються сліди на землі та об'єкти в навколишньому середовищі, визначають траєкторію літака, кут і швидкість приземлення, структурні пошкодження до моменту зіткнення. Важливо фотографувати всю територію, включаючи секції та структурні елементи літака, пульт керування, автопілот, пальні клапани, перемикачі, керуючі поверхні, сліди від вогню, сліди на землі, положення сидінь та ременів безпеки [7, с. 61].

Кобрін В. та Нечипорук Н. в своїй роботі досліджували аспекти застосування безпілотних літальних апаратів (БПЛА) або дронів на місці аварії для отримання якісних фотографій важливих деталей. Оператори БПЛА мають повний контроль над траєкторією і кутом огляду, що дозволяє розміщувати камеру в оптимальному положенні [8].

Після дослідження місця аварії проводиться судова експертиза, включаючи аналіз слідів, мовних особливостей екіпажу та

акустичних ефектів в екстрених ситуаціях для встановлення причин та наслідків аварії [7, с. 61]. Наявність слухових сигналів під час надзвичайних ситуацій може допомогти з'ясувати, що саме призвело до аварії. Судово-медичні експерти проводять ретельний аналіз умов та наслідків аварії, включаючи травми членів екіпажу і зовнішні фактори, такі як пожежа, дим, рідини та холод [8].

Молекулярно-генетичні дослідження використовуються для ідентифікації загиблих шляхом аналізу ДНК та порівняння її з генетичним матеріалом родичів. Усний матеріал слугує важливим джерелом для встановлення причин аварії, але його ідентифікація вимагає використання спеціальних фільтрів для аналізу характерних частот сигналів. Судово-медичні експерти також аналізують травми членів екіпажу, умови, в яких вони їх отримали, зовнішні фактори та інші показники, щоб встановити причину смерті та обставини аварії [9].

Таким чином, функції розслідування авіаційних подій в Україні виконує Національному бюро розслідувань на транспорті. Законодавчий аналіз показав що станом на жовтень 2023 року відсутній нормативно-правовий акт, який би регулював функціонування спеціалізованої експертної установи у сфері авіаційних розслідувань в Україні. Розслідування авіаційних катастроф включає огляд місця події, судову експертизу, аналіз мови та акустичних сигналів, молекулярно-генетичні дослідження та інші методи для встановлення причин та наслідків аварії та підвищення безпеки в авіації.

### *Література*

1. Деякі питання Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами: Постанова Кабінету Міністрів України від 13 трав. 2020 р. № 417: станом на 1 січ. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/417-2020-p#Text> (дата звернення: 22.10.2023).

2. Деякі питання спеціалізованих експертних установ розслідування авіаційних подій та подій на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 15 вер. 2023 р. № 995. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995-2023-p#Text> (дата звернення: 22.10.2023).

3. Завдання та цілі – НБРТ. *НБРТ*. URL: <https://nbaai.gov.ua/zavdannya-ta-czili/> (дата звернення: 22.10.2023).

4. What do aircraft accident investigators do and what makes them good at it? Developing a competency framework for investigators using grounded theory. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753517306409>

5. Про затвердження Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації: Постанова Кабінету

Міністрів України від 20 трав. 2022 р. № 610. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/610-2022-p#Text> (дата звернення: 23.10.2023).

6. Розслідування Архів – НБРТ. *НБРТ*. URL: <https://nbaai.gov.ua/enquiry/> (дата звернення: 23.10.2023).

7. Nechyporuk, M., Pavlikov, V., Ivanović, A., Filipenko, N. (2021). Forensic Science Possibilities Within The Framework Of Criminal Proceedings While Aviation Accidents (Review Article). *Archives of Criminology and Forensic Sciences*. 1(3). 56-64. DOI: <https://doi.org/10.32353/acfs.3.2021.05>

8. Безпілотні авіаційні комплекси для вирішення екологічних завдань / В.Н. Кобрин, Н.В. Нечипорук, Н.В. Кобрина. *Екологічна безпека*. 2014. Вип. 2. С. 43-50. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ekbez\\_2014\\_2\\_9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ekbez_2014_2_9).

9. Here's how airplane crash investigations work, according to an aviation safety expert. URL: <https://theconversation.com/heres-how-airplane-crash-investigations-work-according-to-anaviation-safety-expert-113602>.

10. Current genetic methodologies in the identification of disaster victims and in forensic analysis / E. Ziętkiewicz та ін. *Journal of Applied Genetics*. 2011. Т. 53, № 1. С. 41–60. URL: <https://doi.org/10.1007/s13353-011-0068-7> (дата звернення: 24.10.2023).

УДК 341.226(043.2)

**Колонська В.М.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гольдберг Н.О., к.ю.н.

## **ЗАСТОСУВАННЯ ЗАХОДІВ БЕЗПЕКИ В АЕРОПОРТУ**

Впровадження заходів безпеки в аеропорту є основним аспектом забезпечення безпеки пасажирів та персоналу. Ці заходи включають різноманітні процедури та технології, які мають на меті запобігання небажаним подіям та забезпечення безпеки польотів. Забезпечення повітряних перевезень пасажирів, вантажів і пошти залишається актуальним і сьогодні. На законодавчому рівні розроблені та закріплені авіаційні правила «Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України»

Пасажири та їхній багаж підлягають обов'язковій перевірці перед посадкою на літак, це включає перевірку документів, проходження металодетектора та рентгенівського сканування багажу. Аеропорти мають системи контролю доступу, які обмежують доступ до обмежених зон, це включає використання пропусків, біометричних систем та відеоспостереження. Також вони використовують різні технології для виявлення заборонених предметів, таких як зброя або вибухові речовини, це можуть бути ручні металодетектори, сканери

тіла або системи виявлення вибухових речовин. В аеропортах встановлені системи відеоспостереження, які допомагають виявляти та відслідковувати негативну діяльність або інциденти безпеки. Персонал аеропорту проводить навчання з питань безпеки, щоб бути готовими реагувати на можливості загрози та інциденту.

Авіаційний транспорт складається з особового складу, матеріально-технічної бази, спеціальних служб, наземного обладнання баз та аеродромів, школи підготовки персоналу, органів управління та спеціалізованих установ та інших структур. Метою авіаційної безпеки є досягнення надійної захищеності працюючих у навколишньому середовищі, виробництві, діяльності, транспорті, аеродромних споруд, розвантажувально-навантажувальних терміналів, а також забезпечення безпеки обслуговуючого персоналу та пасажирів у разі аварій, катастроф, надзвичайних ситуаціях.

Принципами забезпечення безпеки на повітряному транспорті є: дотримання законності, прав і свобод людини і громадянина при забезпеченні безпеки на повітряному транспорті; збереження життя та здоров'я людей, мінімізація шкоди та шкоди їх життю та здоров'ю, майну та навколишньому середовищу; поєднання інтересів держави, суспільства та особистості і їх взаємна відповідальність за забезпечення безпеки на повітряному транспорті; системний підхід до забезпечення безпеки на повітряному транспорті з урахуванням загроз різного характеру; запобіжний характер заходів щодо забезпечення безпеки на повітряному транспорті; фінансування заходів щодо забезпечення безпеки на повітряному транспорті; розумне втручання держави в господарську діяльність суб'єктів авіаційної діяльності при забезпеченні безпеки на повітряному транспорті; гармонізація законодавства держав-учасниць СНД в сфері забезпечення безпеки на повітряному транспорті [1].

Ефективність забезпечення авіаційної безпеки залежить від виконання та дотримання чинного законодавства. Важливою передумовою підвищення ефективності авіаційної безпеки є належний рівень розвитку інфраструктури для розширення охоплення інноваційно-інформаційних центрів, а також відповідні економічні умови та науково-технічний прогрес. Також впливають особливості суспільства на показники ефективності авіаційної безпеки.

Для забезпечення аеропорту системами безпеки важливо змодельовувати рішення багатьох поширених завдань, забезпечити оперативне виявлення та усунення можливих загроз, налагодити

можливість надання даних для прийняття рішень. Саме тому важливо використовувати швидкодіючі, високоефективні та надійні системи безпеки в аеропорту [2]. Підвищення ефективності авіаційної безпеки полягає щоб при мінімальній кількості залучених ресурсів і при чіткому виконанні вимог законодавства з питань авіаційної безпеки досягти максимального збільшення бажаного результату.

Сучасна система авіаційної безпеки для авіакомпаній включає: превентивні заходи, дії у надзвичайних ситуаціях, участь яких передбачено за планом дій у надзвичайній ситуації, відповідальність та роль кожного відомства залежно від типу надзвичайної ситуації, порядок використання сил і засобів у ході ліквідації наслідків надзвичайної ситуації.

Згідно з законодавством України суб'єкти авіаційної діяльності можуть проводити превентивні заходи безпеки. До заходів попередження вчинення діянь проти безпеки цивільної авіації відповідно до ст. 87 Повітряного кодексу України відносяться: оцінка ризиків та рівня загрози безпеці цивільної авіації з метою впровадження відповідних рівню загрози заходів безпеки; визначення всіх або окремих рейсів будь-якого експлуатанта як рейси підвищеного ризику із застосуванням посиленних заходів безпеки в аеропортах України, а також включення за окремим рішенням Кабінету Міністрів України до складу екіпажу повітряного судна озброєних спеціально підготовлених працівників правоохоронних органів на невизначений або певний час залежно від рівня загрози; визначення переліку держав та аеропортів, до яких тимчасово заборонено чи обмежено польоти повітряних суден експлуатантів; з метою унеможливлення пронесення на борт повітряного судна або в зону обмеженого доступу, що охороняється, зброї, вибухівки або інших небезпечних предметів, речовин тощо, які можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання і пронесення яких не дозволяється [3].

Таким чином, забезпечення безпеки в авіації є надзвичайно важливим завданням для всіх учасників авіаційної галузі. Вищезазначені заходи та принципи, визначені для забезпечення безпеки на повітряному транспорті, свідчать про комплексність підходу. Заходи безпеки включають у себе контроль доступу, технологічні інновації, підготовку персоналу, а також планування та реагування на надзвичайній ситуації. Для ефективного забезпечення авіаційної безпеки необхідно постійно оцінювати ризики та рівень загрози, вживати відповідні заходи безпеки та мати систему реагування за допомогою надзвичайної ситуації. Важливо



пам'ятати, що безпека в авіації не лише технічне завдання, але і соціокультурний феномен, який вимагає урахування різних аспектів, таких як вік, стать, менталітет та інші особливості суспільства. Реалізація цих принципів та заходів безпеки є ключовою для забезпечення безпеки в авіації та забезпечення надійності польотів і захисту життя та здоров'я пасажирів та персоналу. Тому, провадження заходів безпеки в аеропорту є постійним процесом, який вимагає постійного оновлення та вдосконалення. Аеропорти постійно працюють над покращенням систем безпеки, щоб забезпечити безпеку пасажирів та персоналу.

#### *Література*

1. Аскерова М.К. Технології підвищення рівня авіаційної безпеки в аеропорту. 2020. URL: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/45088>
2. Соловійова О.О., Валько А.М. Передумови впровадження заходів безпеки в аеропорту. 2020. URL: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/56180>
3. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#n796>

УДК 343.346 (477)(043.2)

**Колонська В.М.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Майстро Д.М., старший викладач

### **КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ**

На сьогоднішній день у Кримінальному кодексі України (далі – КК України) відповідальність за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту передбачена в диспозиціях ст.ст. 276-292 розділу XI КК України. Під транспортними кримінальними правопорушеннями розуміють суспільно небезпечні діяння, які посягають на безпеку руху та експлуатацію всіх видів транспорту.

Відповідно до ст. 276 КК України порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту, яка складається з трьох частин і у якій зазначено опис об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, а саме вона проявляється у порушенні правил безпеки працівниками

транспортних засобів, у недоброякісному ремонті транспортних засобів.

Повітряний транспорт включає такі літальні апарати, як літаки, вертольоти, дирижаблі, планери. Окрім, повітряних суден предметом кримінального правопорушення ще є аеропорти, посадкові смуги, наземне устаткування, аеродроми, а також інші засоби, що забезпечують безпеку польотів.

Діяння складається з порушення правил безпеки руху; порушення правил експлуатації; недоброякісний ремонт транспорту.

Порушення правил безпеки руху на повітряному транспорті – це порушення правил посадки літальних апаратів, недотримання встановлених маршрутів та висоти польоту, перевищення швидкості при посадці тощо [1].

До порушень правил експлуатації транспорту належить недотримання розмірів, послідовності укладання та кріплення вантажів, недотримання технічних вимог транспортних засобів та їх окремих механізмів. Об'єктивна сторона діяння може проявлятися у неякісному утриманні транспортних засобів, шляхів сполучення, споруд на них, засобів сигналізації та зв'язку. До прикладу, слюсар з ремонту вагонів не усуває несправність гальмового обладнання, і таким чином, створюється небезпека для життя людей. Діяння може бути вчинене з прямим умислом, а також через кримінальну протиправну недбалість, суб'єктами правопорушення будуть працівники залізничного, водного, повітряного транспорту.

У диспозиції ч. 2 ст. 276 КК України встановлена відповідальність, за ті самі діяння, якщо вони призвели потерпілому середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, або заподіяли велику матеріальну шкоду. Відповідно до ч. 3 ст. 276 КК України встановлюється відповідальність за ті самі діяння, якщо вони спричинили загибель людей, достатньо настання смерті хоча б однієї людини.

Покарання за кримінальне правопорушення за ч. 1 ст. 276 КК України встановлюються виправні роботи на строк до двох років або обмеження волі на строк до трьох років, за ч. 2 ст. 276 КК України встановлюється позбавлення волі на строк від двох до семи років, за ч. 3 ст. 276 КК України встановлюється позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років [2].

Г.В. Галахова, визначаючи об'єкт транспортних кримінальних правопорушень, також вказувала на невід'ємність від об'єкта посягання транспортних кримінальних правопорушень (безпеки руху і експлуатації транспорту) життя і здоров'я людей, власність. Вона, зокрема, писала: «Суспільна небезпека транспортних кримінальних

правопорушень обумовлена тим, що вони порушують суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки життя і здоров'я людей, збереження їх матеріальних цінностей в процесі руху і експлуатації транспорту, що і є їх родовим об'єктом». Продовжуючи цю лінію, вона зазначала: «...основною ознакою, що дозволяє відмежувати кримінальне правопорушення від проступку, є ступінь суспільної небезпеки вчиненого» [1].

Аналіз існуючих точок зору на суб'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 276 КК України, надає можливість виокремити з них такі позитивні положення:

- 1) це спеціальний суб'єкт кримінального правопорушення;
- 2) це фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 18 років;
- 3) це працівник залізничного, водного або повітряного транспорту, трудова діяльність якого пов'язана з рухом, експлуатацією транспортних засобів або їх ремонтом, ремонтом колій, засобів сигналізації чи зв'язку (черговий по станції, машиніст, помічник машиніста, складач потягів, оглядач вагонів, оператор, капітан, помічник капітана, штурман, шкіпер, командир повітряного судна, пілот, радист, механік, диспетчер, працівник відомчих залізниць, метрополітену, особи, які працюють на риболовецьких науково-дослідних та інших суднах) [1].

До учасників руху у повітрі, які забезпечують польоти відносять такі категорії осіб:

- 1) членів екіпажу повітряних суден;
- 2) диспетчерів управління повітряним рухом.

До членів екіпажу повітряних суден відносять усіх осіб, що перебувають на борту повітряного судна у зв'язку з виконанням професійних функцій, а саме управління літаком, а також відносять додаткових спеціалістів, що виконують технічні процеси перевезення та виконання польотів або авіаційні роботи.

Відповідно до ч. 1 ст. 57 Повітряного кодексу України екіпаж повітряного судна складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону, які під час польоту постійно виконують такі функції:

- 1) виконання процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна;
- 2) обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні та необхідного для виконання польотного завдання;

3) забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту повітряного судна та їх обслуговування [3].

Отже, диспозиції ст.ст. 276-292 КК України встановлюють кримінальну відповідальність за кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту, зокрема залізничного, водного та повітряного. Порухення цих правил може призвести до серйозних наслідків, таких як тяжкі тілесні ушкодження, матеріальна шкода та навіть загибель людей. Щодо суб'єкта кримінального правопорушення, закон визнає фізичну особу, яка досягла віку, від якої особа може бути заявлена за вчинення суспільно небезпечного діяння. Також конкретизовано категорії працівників транспорту, які можуть бути суб'єктами кримінального правопорушення в цій сфері, зокрема, працівники залізниці, повітряного транспорту.

Таким чином, КК України містить конкретні норми, які регулюють відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, у тому числі повітряного транспорту.

#### *Література*

1. Капінус М.І. Кримінальна відповідальність за правопорушення у транспортній сфері. 2020. URL: <https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/47208/1/%D0%9A%D0%B0%D0%BF%D1%96%D0%BD%D1%83%D1%81.pdf>
2. Кримінальний кодекс України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n3028>
3. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#n796>

УДК 343.2; 343.346(043.2)

**Кушнір А.А.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Хмельницький університет управління та права ім. Леоніда Юзькова, м. Хмельницький, Україна  
Науковий керівник: Плисюк Н.М., к.ю.н., доцент

### **ОСОБЛИВОСТІ ЗАКОНОДАВЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ В УКРАЇНІ**

Щодо правового аспекту становлення повітряного права в Україні перш за все потрібно згадати про «Правила про повітряні

пересування у повітряному просторі над територіями РРФСР та її територіальними водами», що були затверджені РНК 17 січня 1921 р. З утворенням СРСР дія Правил поширилася на всю територію РРФСР, в тому числі територію радянської України [1].

В цілому, якщо говорити про визначення поняття повітряного простору, то слід вказати, що це частина атмосфери, яка знаходиться під контролем країни і розташована над її територією, включаючи її територіальні води [2].

На сьогодні, особливо під час повномасштабного вторгнення країни-терористки, питання використання повітряного простору є актуальним, адже з появою нових технологій з'являються і нові повітряні цілі, дії яких необхідно регулювати в повітряному просторі [3]. Українське законодавство має низку правових актів, які регулюють дане питання, зокрема щодо контролю за порушенням використання повітряного простору, що передбачено ст. 282 Кримінального кодексу України [4].

Питання використання безпілотних повітряних суден у веденні розвідувальних операцій, коригування ближнього та дальнього вогню стали дієвою новизною у сфері озброєння. Останні події вказують, що дрони є досить ефективною зброєю для оборони, наступу, контрнаступу та розвідки. Більшість країн демократичного світу на національному рівні вже унормували порядок застосування цивільних безпілотних повітряних цілей, визначили законодавчу заборону та відповідальність за протиправне використання. Також правоохоронні органи більшості країн Європейського Союзу, США, Канади, Великої Британії наділені повноваженнями використовувати спеціальні технічні засоби, вогнепальну зброю (як крайній захід) для припинення незаконних дій з використанням БПЛА. На сьогодні питання використання безпілотників Національною поліцією, Національною гвардією, Службою безпеки України та іншими правоохоронними органами здебільшого регламентовані на підзаконному рівні (відомчі накази) та не мають уніфікованого порядку правозастосування. Очевидно, що ці правовідносини необхідно врегульовувати на законодавчому рівні, виробивши єдині та зрозумілі правові підходи [5]. З метою забезпечення єдності правових підходів до використання та протидії незаконному застосуванню БПЛА Міністерство внутрішніх справ України розробило два законопроекти, спрямовані на врегулювання вказаних вище питань:

1) проєкт ЗУ «Щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконному використанню», реєстр. № 8185. Цим законопроектом

запропоновано надати більше повноважень Національній поліції, Національній гвардії та СБУ у застосуванні спеціальних засобів для перехоплення сигналів дистанційного керування літальними цілями або знищення у разі порушення повітряного простору [6].

2) проєкт ЗУ «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за порушення порядку та правил використання повітряного простору України експлуатантами безпілотних повітряних суден», реєстр. № 8186. У даному документі пропонується доповнити ч. 6 ст. 111 Кодексу України про адміністративні правопорушення та встановити адміністративну відповідальність у вигляді штрафу в розмірі 60–500 н.м.д.г. [7].

Отже, за загальним правилом визначеним Кримінальним кодексом України забороняється пуск ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів [4]. Однак, дане регулювання не відповідає сучасному українському законодавству під час воєнного стану. На нашу думку, дане питання потребує негайного розгляду та вирішення з наданням ширших повноважень уповноваженими на те органам здійснювати захист цілісності українських земель. У зв'язку з цим було внесено два законопроекти які цілком висловлюють думку даного дослідження та спрямовані на детальне регулювання правил використання повітряного простору України.

### *Література*

1. Тимченко Л.Д., Кононенко В.П. Міжнародне право: підручник. Київ: Знання, 2012. 631 с.

2. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49. Ст. 536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>

3. Зовнішня політика України в умовах глобалізації: Анотована історична хроніка міжнародних відносин (1991-2003) / відп. ред. С.В. Відяньський. Київ: Генеза, 2004. 616 с.

4. Кримінальний кодекс України від 5 квіт. 2001 р. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 25-26. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

5. Щодо правового регулювання використання безпілотних літальних апаратів в Україні. КП НГПГ МО «Південна правда». URL: [http://www.up.mk.ua/mainpage/show\\_item/107801](http://www.up.mk.ua/mainpage/show_item/107801)

6. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконному використанню від 07 лист. 2022 р. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/CardByRn?>

regNum=8185&conv=9

7. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за порушення порядку та правил використання повітряного простору України експлуатантами безпілотних повітряних суден від 07 лист. 2022 р. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=75153](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=75153)

УДК 343(043.2)

**Побожна Д.А.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний університет «Одеська юридична академія»,  
м. Одеса, Україна  
Науковий керівник: Степаненко О.В., к.ю.н., доцент

## **КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА НЕЗАКОННЕ ВИКОРИСТАННЯ З МЕТОЮ ОТРИМАННЯ ПРИБУТКУ ГУМАНІТАРНОЇ ДОПОМОГИ, БЛАГОДІЙНИХ ПОЖЕРТВ АБО БЕЗОПЛАТНОЇ ДОПОМОГИ**

В період воєнного стану гуманітарна допомога є дуже важливою. Багато осіб потребують гуманітарної допомоги, але є недоброчесні громадяни, які користуються цим становищем та наживаються на цьому. Відреагувавши на протиправні дії з гуманітарною допомогою, запроваджено зміни до чинного законодавства та передбачено відповідальність за незаконне використання гуманітарної допомоги.

3 квітня 2022 року було прийнято Закон України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо відповідальності за незаконне використання гуманітарної допомоги» [2], яким Кримінальний кодекс України доповнено статтею 201-2 – «Незаконне використання з метою отримання прибутку гуманітарної допомоги, благодійних пожертв або безоплатної допомоги» [1].

Відповідно до Закону, гуманітарна допомога – це цільова адресна допомога, яка надається як і в грошовій формі так і у вигляді речей, засобів гігієни чи предметів побуту, виконання робіт чи надання послуг, вона є повністю безоплатною для осіб, яким вона надається. Крім того, гуманітарною допомогою може й бути благодійна діяльність [3].

Згідно із Законом, благодійна діяльність – особиста або майнова добровільна допомога, що не передбачає одержання благодійником прибутку, сплати будь-якої винагороди чи компенсації від

отримувача такої допомоги (бенефіціар) [4]. Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування здійснюють контроль у сфері благодійної діяльності, в межах своїх повноважень. Усі суб'єкти благодійної діяльності несуть цивільно-правову, адміністративну, дисциплінарну та кримінальну відповідальність за порушення законодавства [4].

Відповідальність за вчинення таких дій, відповідно до чинного законодавства – накладення штрафу від 2000 до 3000 неоподаткованих мінімумів доходів громадян; виправні роботи до двох років; обмеження волі до чотирьох років; позбавлення волі від трьох до семи років з конфіскацією майна [3].

Відповідно до положень ст. 201-2 КК України, продаж товарів (предметів) гуманітарної допомоги або використання благодійних пожертв, безоплатної допомоги або укладання інших правочинів щодо розпорядження таким майном, з метою отримання прибутку, вчинені у значному розмірі караються штрафом від двох до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до чотирьох років [1].

У ч. 1 ст. 201-2 ККУ передбачено, що кримінально-караним є – використання, продаж товарів, які є гуманітарною допомогою чи благодійністю, а також - укладення інших правочинів пов'язаних з гуманітарною допомогою чи благодійною діяльністю [1].

Предметом цих кримінальних правопорушень є – гуманітарна допомога, благодійні пожертви та безоплатна допомога. Особливо кваліфікуючими ознаками такого правопорушення будуть: вчинені дії організованою групою; під час надзвичайного або воєнного стану; в особливо великому розмірі – якщо загальна вартість гуманітарної допомоги перевищує у 3000 неоподаткованих мінімумів доходів громадян. Станом на 2023 рік – 4 026 000 гривень [5].

Враховуючи прийняті зміни до чинного законодавства щодо гуманітарної допомоги, можна сказати, що вони є досить доречними та відповідають сьогоднішнім реаліям.

#### *Література*

1. Кримінальний кодекс України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III (із змінами та доповненнями). *Верховна Рада України*: офіц. веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n3920>

2. Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо відповідальності за незаконне використання гуманітарної допомоги: Закон України від 24 бер. 2022 р. № 2155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2155-20#Text>



3. Про гуманітарну допомогу: Закон України від 22 жовт. 1999 р. № 1192-XIV (ст. 1, ст. 2, ст. 3). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1192-14#Text>

4. Про благодійну діяльність та благодійні організації: Закон України 5 лип. 2012 р. № 5073-VI (ст. 1, ст. 26, ст. 27). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5073-17#Text>

5. Юридична газета. URL: <https://yur-gazeta.com/golovna/kriminalna-vidpovidalnist-za-vikoristannya-gumanitarnoyi-dopomogi-ne-za-priznachennyam.html>

УДК 342.92(043.2)

**Поволоцький М.М.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Харківський національний університет внутрішніх справ,  
м. Вінниця, Україна  
Науковий керівник: Бахаєва А.С., к.ю.н.

## **ІНДИВІДУАЛЬНА ПРОФІЛАКТИКА ПРАВОПОРУШЕНЬ В СФЕРІ АВІАЦІЇ**

В Україні спостерігається стійка динаміка зростання кількості правопорушень, насамперед це можна пов'язувати зі складною ситуацією в середині країни. Небезпека правопорушень полягає в їх масовості, а також у значних збитках, що завдаються суспільству. Саме тому держава повинна розуміти цю небезпеку правопорушень для всього суспільства, що, своєю чергою, змусить відповідні органи здійснювати профілактику не лише злочинів, а й кримінальних правопорушень. Не винятком в розрізі дотримання встановлених норм поведінки є й сфера авіації. Профілактика правопорушень в якій є предметом виняткової необхідності, адже пов'язана перш за все з масштабністю настання негативних наслідків за порушення загальноприйнятих норм поведінки.

Тому, в рамках нашого дослідження необхідним, на нашу думку, є вивчення індивідуальна профілактика правопорушень в сфері авіації.

Зокрема, О.М. Джужа визначає індивідуальну профілактику як своєчасний вплив на тих осіб, від яких першочергово надходить загроза ймовірності вчинення злочину. У цьому разі йдеться про чітку дію уповноважених органів на конкретну особу та її оточення після появи сигналу щодо можливої криміналізації зазначеної особи. За такого підходу до визначення індивідуальної профілактики об'єктом профілактичних дій визнається певна

людина та її спосіб життя, який свідчить про можливість вдатися до злочинних дій [1].

Цікаво, що у наведеному підході до визначення індивідуальної профілактики можливість застосування такої профілактики зумовлена обов'язковим проявом з боку особи злочинної поведінки, на яку необхідна спеціальна реакція. Тобто до прояву антисоціальної поведінки з боку конкретного суб'єкта ні про яку профілактику не може йтися. Зазначений аспект є одним із головних критеріїв розмежування наукових поглядів на визначення індивідуальної профілактики [2, с. 27].

Індивідуальну профілактику можна визначити через певні етапи її проведення. Такими етапами є: виявлення осіб, стосовно яких потрібно вчинювати профілактичні дії, прогнозування антигромадської поведінки зазначених осіб, напрацювання заходів щодо профілактики, реалізація та контроль за результатами втілення профілактичних дій [3, с. 86–87].

Таким чином, індивідуальна профілактика правопорушень в сфері авіації передбачає ряд заходів, які повинні бути здійснені окремими особами для запобігання порушенню законів і правил, які регулюють безпеку польотів та інші важливі аспекти авіаційної діяльності. Особливості такої профілактики можуть включати наступні аспекти:

1. Знання законодавства і правил безпеки: кожен, хто працює в авіаційній сфері, повинен мати добре знання правил та законодавства, які регулюють авіаційну діяльність. Це допоможе уникнути випадків порушення законів та правил, які можуть мати кримінальну відповідальність.

2. Регулярна підготовка і навчання: для забезпечення безпеки в авіації, співробітники повинні регулярно проходити навчання, оновлювати свої знання та вміння, і виконувати практичні тренування для покращення своєї професійної підготовки.

3. Дотримання стандартів безпеки: співробітники повинні дотримуватися стандартів безпеки в авіації, що включає дотримання правил пожежної безпеки, виконання процедур контролю доступу та ін.

4. Контроль за особистою безпекою: співробітники повинні бути свідомі своєї особистої безпеки і забезпечувати її за допомогою виконання процедур з безпеки польотів та ін.

5. Прийняття відповідальності: співробітники повинні бути готові взяти на себе відповідальність за свої дії та приймати відповідальність за наслідки своїх дій. Це означає, що співробітники повинні бути готові відповісти за будь-які порушення законів та

правил безпеки, які сталися через їхні дії. Вони повинні бути свідомі того, що не дотримання правил може призвести до кримінальної відповідальності і небезпеки для пасажирів та інших осіб, які знаходяться в зоні впливу авіаційної діяльності.

6. Крім того, для ефективної індивідуальної профілактики правопорушень в сфері авіації, співробітники повинні також дотримуватися принципів етики та професійної поведінки, бути відповідальними та дисциплінованими, а також сприяти підвищенню рівня безпеки в авіації шляхом виявлення та повідомлення про можливі порушення законів та правил безпеки. Для цього можуть бути використані системи внутрішнього контролю та повідомлення про порушення (в тому числі анонімні), які допоможуть виявити та усунути можливі загрози для безпеки

#### *Література*

1. Профілактика злочинів: підручник / О.М. Джужа, В.В. Василевич, О.Ф. Гіда та ін.; за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. О.М. Джужі. Київ: Атіка, 2011. 720 с.

2. Кікалішвілі М.В. Методи індивідуальної профілактики корупційних злочинів. Київський юридичний журнал. 2022. № 1. С. 25-33.

3. Бандурка О.М. Профілактика злочинності. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2014. № 1. С. 115–124. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vprc\\_2014\\_1\\_14](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vprc_2014_1_14)

УДК 340:656.025.4(043.2)

**Подік Я.В.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Майстро Д.М., старший викладач

### **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ БЕЗПЕКИ В АЕРОПОРТАХ: КОНТРОЛЬ БЕЗПЕКИ, ПЕРЕВІРКА ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ**

У наш час міжнародні подорожі стали невід'ємною частиною життя, безпека в аеропортах є однією з основних та найскладніших проблем, які постають перед авіаційною галуззю. Пасажирські літаки, перевозять мільйони людей щодня. Забезпечення їхньої безпеки – це завдання, що вимагає відповідних технологій, великої уваги та постійного вдосконалення системи в аеропортах.

«Аеропорт, або летовище – це сукупність інженерних споруд, призначених для приймання, відправлення та технічного забезпечення повітряного транспорту, а також обслуговування пасажирів і вантажу. Аеропортовий комплекс повинен мати хоча б одну злітно-посадкову смугу: чи то ґрунтову, тверду, або водну поверхню для зльоту й посадки літаків, чи то вертолітний майданчик» [1].

Міжнародні стандарти та правила безпеки для аеропортів встановлює Міжнародна організація авіації, яка розробляє і затверджує норми, що стосуються безпеки авіації на світовому рівні. Ці стандарти охоплюють різні аспекти безпеки, такі як: безпека польотів, безпека пасажирських перевезень, заходи протидії тероризму та інші аспекти, пов'язані з безпекою. Усі аеропорти повинні дотримуватися цих стандартів та вживати відповідних заходів із забезпечення безпеки в пасажирських терміналах, на підземних та поверхневих стоянках, під час посадки та виходу з літаків, під час митного та паспортного контролю, а також у вантажному секторі аеропорту.

«Ці заходи можуть включати в себе інсталяцію системи відеоспостереження, впровадження біометричних ідентифікаторів, ретельний митний контроль, навчання персоналу з питань безпеки та багато інших заходів, спрямованих на запобігання можливим загрозам та забезпечення безпеки в аеропорту» [2].

Авіаційна безпека характеризується на таких міжнародних принципах:

- 1) заходи безпеки мають бути адекватними рівню загрози;
- 2) жодний цивільний повітряний корабель не може вилітати поза межі повітряного простору країни без дозволу на це;
- 3) жодна особа не допускається на борт без відповідної підстави і дозволу;
- 4) жодна особа або транспортний засіб не може увійти до контрольованої зони без дозволу на це;
- 5) аніякі предмети без проходження процедур контролю не можуть вноситися на борт;
- 6) авіаційний персонал допускається до робіт лише за проходження ним відповідної підготовки [3].

Існують різні технічні засоби служби авіаційної безпеки. Технічні засоби служби авіаційної безпеки – це елемент системи безпеки аеропортів, що використовується в межах повноважень для рішення задач забезпечення авіаційної безпеки. Обслуговують спеціалісти, які експлуатують доглядову апаратуру в аеропортах цивільної авіації [4].

Наразі безпека повітряних перевезень розглядається деякими державами як комерційний чинник, а значить жорсткий контроль багажу пасажирів все більше і більше впливає на загальну ефективність авіакомпаній. Цілком ясно, що немає простого та єдиного шляху забезпечення контролю багажу пасажирів.

У різних аеропортах цей контроль буде різний і залежатиме він від обсягу і типу повітряних перевезень, форми, розмірів. В деяких системах контролю використовується ускладнена технологія (наприклад, система EDS, яка весь час удосконалюється), в інших же випадках використовується ручний контроль. В деяких країнах контроль багажу здійснюється перед паспортним контролем, в інших – після. Переваги і недоліки кожної з існуючих технологій добре відомі і враховуються в кожному конкретному випадку і залежать від складності, характеристик і вартості кожної конкретної системи.

У роботі наведено особливості сучасних технологій контролю багажу:

1. Контроль з розміщенням багажу в самому обладнанні (системі) контролю або за ним може мати переваги, але він супроводжується бесідою з власником багажу.

2. Контроль з розміщенням багажу перед обладнанням контролю вимагає значного і дорогого простору, яке менеджер аеропорту часто віддає перевагу використовувати з комерційною метою (для здачі в концесію).

3. Контроль з розміщенням багажу в самому обладнанні може подовжити процедуру контролю.

4. Контроль з розміщенням багажу за обладнанням контролю вимагає, щоб розмова з пасажиром була стислою.

5. Звичайну систему рентгенографічного контролю не тяжко придбати, але вона вимагає більше операційного персоналу, ніж вимагається в простіших і менш складних автоматичних системах контролю.

6. Будь-яка технологія може генерувати помилкові сигнали, які потребують розв'язання в цих випадках суперечок, що виникають з пасажиром.

7. Технологічно складні системи контролю, наприклад, рентгенографічні, повинні мати можливість переходу на ручний контроль.

8. Деякі автоматичні системи контролю, які оптимізовані для використання при високій швидкості контролю багажу, краще використовувати з транспортером [5, с. 16-17; с. 25-26].

Рекомендації пасажиром щодо проходження контролю на авіаційну безпеку.

1. Приготуйте посадковий талон, паспорт та пред'явіть їх працівникам служби авіаційної безпеки.

2. Зніміть Ваш верхній одяг та покладіть його в кошик, в який також необхідно покласти вміст Ваших кишень, брючний ремінь та пакет із рідинами.

3. Електронні прилади (комп'ютери, планшети, телефони т. ін.) покладіть в окремий кошик.

4. Всі Ваші речі (сумки та кошики) покладіть на рухому частину транспортеру і чекайте запрошення персоналу служби авіаційної безпеки для проходження через стаціонарний металодетектор. При необхідності Ви можете бути перевірені ручним металодетектором або піддані ручному догляду [6].

Як висновок, слід зазначити, що забезпечення безпеки міжнародної авіації є однією з основних засад міжнародного повітряного права і є важливою складовою сучасної системи аеропортів. Забезпечення безпеки в цьому секторі вимагає спільних зусиль усіх держав, міжнародних організацій та відомств цивільної авіації.

#### *Література*

1. Аеропорт. Вікіпедія: веб-сайт. URL: <http://surl.li/dchc>

2. Висоцька Т.Є. Напрями вдосконалення державної політики забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2012. № 11. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=510>

3. Островська І.В., Радченко О.А., Моїсеєва Н.В. Проблеми та напрями розвитку ринку авіаційних перевезень. *Економіка та управлінням національним господарством*. 2018. № 4 (66). С. 21-26. URL: [http://psae-jrnl.nau.in.ua/journal/4\\_66\\_2018\\_ukr/4.pdf](http://psae-jrnl.nau.in.ua/journal/4_66_2018_ukr/4.pdf)

4. Технічні засоби служби авіаційної безпеки. Вікіпедія: веб-сайт. URL: <http://surl.li/mmtlm>

5. Gilbert Guichenery. Widespread implementation of aircraft hold baggage screening has reached a crossroads. *ICAO Journal*. 1997. 52, № 10. P. 16-17, 25-26.

6. Авіаційна безпека. Bees Airline: веб-сайт. URL: <https://bees.aero/uk-UA/passengers/aviation-security>

**Пожидаєв О.Р.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник Лихова С.Я., д.ю.н., професор

## **БЕЗПЕКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ (ЕКОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ В АВІАЦІЙНІЙ БЕЗПЕЦІ)**

Актуальність теми зумовлена тим, що в умовах глобального світу роль цивільної авіації в економіці сучасних країн неухильно зростає, але зі збільшенням обсягів авіаперевезень, площ оброблюваних з літаків сільськогосподарських угідь, інтенсивності процесів експлуатації авіаційної техніки прийшло розуміння того, що така техніка суттєво впливає на зростання забруднень навколишнього природного середовища.

В останні десятиліття люди усвідомили, що поряд із проблемами соціально-економічного характеру найбільш актуальними є питання забезпечення екологічної безпеки. Одним із найважливіших є питання охорони навколишнього природного середовища від негативного впливу авіації.

Незалежна Україна як інші держави світу також взяла на себе міжнародно-правові зобов'язання щодо створення національного дієвого правового механізму, який би надійно гарантував пріоритетність екологічної безпеки; екологічно безпечне середовище для життя і здоров'я людей; здійснення запобіжних заходів щодо охорони навколишнього природного середовища; безпеку широкого впровадження новітніх технологій тощо. Так, серед важливих міжнародних здобутків України можна виділити підписання Україною Рамкової Конвенції ООН про зміну клімату та ратифікацію Кіотського протоколу. Цим самим Україна взяла на себе певні зобов'язання щодо впровадження політики зниження викидів парникових газів. Україна входить до двадцятки найбільших забруднювачів планети й несе свою частку відповідальності за негативні наслідки господарської діяльності. Серед існуючих видів господарської діяльності діяльність, пов'язана зі створенням і експлуатацією авіаційного транспорту характеризується масштабним та екологічно небезпечним для довкілля і здоров'я впливом: підприємства цивільної авіації впливають на екологію комплексно – тобто одночасно на різні складові навколишнього середовища: повітряні, земельні й водні ресурси країни. Відповідно у національному законодавстві 195 країн світу збільшилася кількість

норм, спрямованих на мінімізацію екологічних ризиків діяльності авіаційного транспорту. Основою законодавства, що регулює забезпечення екологічної безпеки авіаційної діяльності, є Конституція України, у ст. 16 якої визначено, що держава повинна проводити екологічну політику, спрямовану на забезпечення екологічної безпеки.

Загальні положення щодо правового забезпечення екологічної безпеки містяться у розділі XI Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25 червня 1991 року. Відповідно до ст. 50 зазначеного Закону, екологічна безпека це такий стан навколишнього природного середовища, при якому забезпечується попередження погіршення екологічної обстановки та виникнення небезпеки для здоров'я людей. Прийнятий у 2003 р. Закон України «Про основи національної безпеки України» врахував встановлені міжнародно-праві вимоги, прямо зазначивши важливість забезпечення екологічно та техногенно сприятливих умов життєдіяльності громадян і суспільства, збереження навколишнього природного середовища. До засобів забезпечення екологічних вимог на сьогодні належать такі:

1) нормування та стандартизація в галузі забезпечення екологічної безпеки транспортних та інших пересувних засобів та установок;

2) екологічна експертиза проєктів та екологічно небезпечних видів діяльності;

3) екологічне страхування;

4) ліцензування екологічно небезпечної діяльності;

5) державний облік та моніторинг об'єктів, що шкідливо впливають на стан навколишнього природного середовища;

6) інформування про стан навколишнього природного середовища, зокрема в разі здійснення екологічно небезпечної діяльності;

7) економічний механізм екологічного убезпечення;

8) декларування убезпечення об'єктів підвищеної небезпеки;

9) екологічний контроль за здійснюваною діяльністю;

10) відповідальність за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища при здійсненні екологічно небезпечної діяльності на транспорті.

У сфері екологічної безпеки цивільної авіації основним міжнародним документом є Додаток 16 до Конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію», проте він містить лише рекомендаційні положення стосовно авіаційного шуму. Асамблеєю ІКАО були затверджені нові стандарти для повітряних суден щодо



рівня допустимого авіаційного шуму (розділ 4 тому 1 Додатку 16 до Чиказької конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію»). Однак можна стверджувати, що нові екологічні стандарти виявляться недостатніми через зростання обсягу авіаційних перевезень. Це пояснюється збільшенням пропускнуої спроможності аеропортів у країнах, де авіаційний транспорт найбільш розвинений і, як наслідок, збільшенням нормативів щодо авіаційного шуму й викидів шкідливих речовин, що, в свою чергу, стримує розвиток авіаційної галузі.

Узагальнюючи вищезазначене, необхідно констатувати, що на сучасному етапі в Україні створено певний міжгалузевий нормативно правовий механізм, що регулює екологічні аспекти безпеки цивільної авіації. Але, як уявляється, він потребує подальшого вдосконалення для практичного застосування, зокрема, шляхом розвитку запобіжних заходів у даній сфері у світлі міжнародних вимог та стандартів. Варто відзначити збільшення норм екологічного спрямування у повітряному законодавстві України. Але попри задекларовані в новому Повітряному кодексі України пріоритети, відсутність у ньому механізму притягнення до юридичної відповідальності за порушення норм екологічного характеру поки ще не сприяє усвідомленню значущості екологічної складової безпеки цивільної авіації.

УДК 343.346.55(043.2)

**Поліщук Д.О.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

## **КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ: АВІАЦІЙНИЙ АСПЕКТ**

Повітряний кодекс України відповідно до п. 26 ч. 1 ст. 1 визначає термін «використання повітряного простору України» як «провадження діяльності, пов'язаної з польотами повітряних суден, з переміщенням (перебуванням) матеріальних об'єктів у повітряному просторі України, а також з вибуховими роботами, пусками ракет, усіма видами стрільб, у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, що становлять загрозу безпеці польотів повітряних суден та інших

літальних апаратів». Здійснення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України встановлюється Повітряним кодексом України [1].

Вимоги щодо встановлення загальних правил та порядку організації використання повітряного простору в Україні, включаючи повітряний простір над морем, міжнародний простір, відповідальність за обслуговування якого покладено на Україну міжнародними договорами, встановлюються Авіаційними правилами України. Сфера дії Авіаційних правил поширюється на осіб, діяльність яких пов'язана із використанням повітряного простору, зокрема, особами можуть виступати як фізичні, так і юридичні особи, незалежно від їх форм власності. Галузь регулювання цих правил поширюється також на провадження діяльності, пов'язаної із пуском ракет, усіх видів стрільб, у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, що становлять загрозу безпеці повітряних польотів літальних апаратів та повітряних суден. Авіаційними правилами також встановлюється порядок отримання дозволу на використання повітряного простору України, а саме регулюється система подання користувачами повітряного простору заявок до Украероцентру напередодні провадження діяльності з метою «проведення стрільб, пусків ракет, вибухових робіт, застосування вибухових пристроїв військового призначення, знешкодження боєприпасів шляхом їх підриву (у встановлених зонах обмеження польотів та небезпечних зонах» [2].

Процедура надання дозвільної системи або заборони використання повітряного простору України забезпечується органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху на підставі заявки. Зокрема використання повітряного простору може бути обмежено, або у випадках, передбачених повітряним законодавством заборонено відповідно до порядку та вимог встановлених Державіаслужбою та Мінобороною. У випадку «пусків ракет, стрільб, бомбометань і десантування, вибухових робіт, проведення перевірки бойової готовності авіаційних частин і чергових сил з протиповітряної оборони Збройних Сил і захисту об'єктів підвищеної небезпеки, провадження іншої діяльності, яка може створити загрозу безпеці польотів» встановлюється обмеження щодо використання повітряного простору України » [3].

Кримінальним законодавством України встановлено відповідальність за порушення правил використання повітряного простору, а саме ст. 282 КК України встановлюється кримінальна

відповідальність за «порушення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів» [4].

Аналізуючи диспозицію ст. 282 КК України, слід зазначити, що суспільна небезпечність цього кримінального правопорушення полягає у дії, що може становити загрозу безпеці повітряних суден та літальних апаратів при повітряних польотах (ч. 1), а також у діянні, що може призвести до загрози життю та здоров'ю людей (ч.ч. 2, 3).

Суб'єктивну сторону цього кримінального правопорушення можна охарактеризувати як можливе вчинення діяння суб'єктом з прямим умислом, так і з злочинною недбалістю, тобто в даному випадку потрібно дослідити психологічний стан суб'єкта. Суб'єктом виступає особа, яка несе відповідальність за дотримання правил використання повітряного простору на певній ділянці, яка відведена для проведення пусків ракет або стрільби, робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі. Досліджуючи об'єктивну сторону складу кримінального правопорушення, передбаченого у диспозиції ст. 282 КК України слід виокремити такі ознаки як дія, а саме порушення правил пуску ракет, проведення стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, та наслідки, які передбачені ч. 2 «діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди» та ч. 3 «діяння, якщо вони спричинили загибель людей» зазначеної статті.

Досліджуючи склад кримінального правопорушення, склад якого передбачений у диспозиції ст. 282 КК України, слід звернути увагу, що у ч. 1 ст. 282 КК України передбачена кримінальна відповідальність за проступок, адже санкція передбачає «штраф від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років», проте, у ч.ч. 2 та 3 ст. 282 КК України передбачена кримінальна відповідальність за злочини, тому що санкції цих частин передбачають позбавлення волі на певний строк.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>

2. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»: Наказ Державної Авіаційної Служби України Міністерства Оборони України від 11 трав.

2018 р. № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text>

3. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 груд. 2017 р. № 954. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF#n12>

4. Кримінальний кодекс України: від 5 квіт. 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

УДК 343.74(043.2)

**Ромащенко К.Ю.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний університет «Чернігівська політехніка», м. Чернігів, Україна  
Науковий керівник: Коломієць Н.В., д.ю.н., професор

## **КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА УГОНУ ТА ЗАХОПЛЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ЗА СТ. 278 КК УКРАЇНИ**

На сьогоднішній день кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту є одними з найбільш поширених діянь. Безпека цивільної авіації виступає головним напрямком для розвитку законодавства нашої країни і для всього світу загалом. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, що забезпечується комплексом заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів є авіаційною безпекою. Актами незаконного втручання є акти або спроби вчинення актів, що в свою чергу, створюють загрозу безпеці цивільної авіації та повітряного транспорту України. До таких актів входить і незаконний угон та захоплення повітряного судна передбачений ст. 278 КК України, що є головною проблемою нашого дослідження. Тому головною метою роботи є характеристика складу угону та захоплення повітряного судна.

У Кримінальному кодексі України від 5 квітня 2001 року вміщено розділ «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» який містить основні кримінальні правопорушення, що пов'язані також із авіацією [1, с. 3.5]. Одним із таких виступає правопорушення передбачене за ст. 278, яке включає у собі норму, відповідно до якої передбачена кримінальна відповідальність за здійснення двох, найбільш суспільно небезпечних актів незаконного втручання, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації – угон або захоплення повітряного судна.

Об'єктом виступає контрольоване використання повітряного транспорту. Безпосереднім об'єктом складу злочину є безпека авіації в частині протидії таким актам незаконного втручання як угон або захоплення повітряного судна [2, с. 136].

Об'єктивна сторона у складі злочину полягає у вчиненні двох альтернативних дій його рухомого повітряного транспорту, а саме його уgonу або захоплення. Під угоном слід розуміти протиправне, самовільне заволодіння транспортним засобом із будь-якою метою. Захоплення охоплюється протиправним, самовільним заволодінням транспортним засобом, незалежно від місця знаходження з метою подальшого контролю в особистих чи інших інтересах або уgonу [3, с. 14]. Зазвичай, початковим етапом для уgonу є захоплення повітряного судна. З моменту захоплення злочин вважається закінченим.

Предметом злочину є повітряне судно (апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні) [3, с. 14]. Сюди слід віднести судно цивільної авіації, вертоліт, дирижабль та інші літальні апарати. Характеризуючи місце та спосіб вчинення злочину, варто наголосити на тому, що місцем злочину є повітряне судно в польоті, а також повітряне судно, яке проходить передполітну підготовку чи знаходиться на стоянці в аеропорту. Спосіб вчинення даного злочину є застосування насильства або погрози застосувати такого насильства стосовно пасажирів та членів екіпажу.

Суб'єктом злочину є фізична, осудна особа, яка досягла 14-річного віку. Суб'єктивна сторона уgonу або захоплення повітряного судна характеризується прямим умислом. Винна особа усвідомлює фактичні ознаки вчинюваного нею діяння, розуміє суспільно небезпечний характер діяння та бажає досягти суспільно небезпечного наслідку. Щодо мотиву та мети, то вони можуть бути різними (корисливі, політичні тощо), хоча на кваліфікацію не впливають, а можуть враховуватись тільки при призначенні покарання.

У ч. 2 ст. 278 Кримінального кодексу України [4] передбачена відповідальність за угон або захоплення повітряного судна, вчинені за обтяжуючих обставин. Адже суспільна небезпечність діяння в разі підвищується, якщо угон або захоплення повітряного судна вчиняється у співучасті та із застосуванням насильства. Тяжкі обставини як співучасть та насильство передбачені ч. 2 та ч. 3 ст. 278 КК України. Угон або захоплення повітряного судна може набувати виду авіаційного тероризму, інакше кажучи вчиняється як

терористичний акт. В такому випадку дані дії потрібно кваліфікувати за ст. 258 ККУ як «Терористичний акт». Визначальною кваліфікаційною ознакою для вчинення злочину передбаченого ст. 278 КК України є застосування насильства, що є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілих осіб, зазвичай, угон або захоплення повітряного судна супроводжується застосуванням вогнепальної зброї та вибухових речовин, що зумовлюють характер насильства. Якщо застосовуються такі дії, то даний злочин потрібно кваліфікувати як дії, поєднані з насильством, що є небезпечним для життя та здоров'я потерпілих [2, с. 138]. Як наслідок - загибель людей чи інші тяжкі наслідки є кваліфікуючою ознакою передбаченою ч. 3 ст. 278 ККУ. Загибель людей – це смерть хоча б однієї людини (пасажир, член екіпажу), а також осіб, котрі після посадки захопленого судна приймають участь у його звільненні. Іншими тяжкими наслідками можна вважати заподіяння потерпілим особам тілесних ушкоджень різного ступеня тяжкості. Беручи до уваги окремі випадки вчинення угону або захоплення повітряного судна, то вони кваліфікуються за сукупністю із тяжкими злочинами як державна зрада, бандитизм, диверсія тощо.

Враховуючи вищезазначене, слід зробити наступні висновки, що захоплення або угон повітряного судна є суспільно небезпечним діянням, що порушує авіаційну безпеку нашої держави. Є нагальна потреба розробки та вдосконалення державної політики для протидії кримінальним правопорушенням у сфері авіації, так як дані порушення несуть за собою тяжкі наслідки, а саме загибель людей.

#### *Література*

1. Дьякова Ю.О. Загальна характеристика окремих видів кримінальних правопорушень у сфері цивільної авіації. *Аеро-2022. Повітряне і космічне право: матеріали Всеукр. конф. молодих учених і студентів*. Київ: НАУ, 2022. С. 3.5-3.8.

2. Лихова С.Я., Кочнєва А.О. Кримінальна відповідальність за угон або захоплення повітряного судна (ст. 278 КК України). *Юридичний вісник*. 2014. № 3(32). С. 135-139.

3. Авраменко О.В., Бурда С.Я., Сас М.В. Кримінально-правова характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту: навч. посібник у схемах. Львів: Львівський держ. ун-т внутрішніх справ, 2019. 36 с.

4. Кримінальний кодекс України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

**Слуцька О.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гольдберг Н.О., к.ю.н.

## **ТЕРОРИЗМ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

В сучасному світі тероризм є небезпечним явищем, оскільки дестабілізує безпеку багатьох держав та суспільства в цілому та перешкоджає розвитку міжнародного співробітництва. Вчений Є. Кожушко визначає тероризм, як тактику політичної боротьби, для якої характерно ідеологічно мотивоване насильство, зокрема вбивства, диверсії, саботажі, викрадення та інші діяння, які становлять загрозу життю і безпеці людей [1, с. 3].

Відповідно до статті 1 Закону України «Про боротьбу з тероризмом» тероризм - суспільно небезпечна діяльність, яка полягає у свідомому, цілеспрямованому застосуванні насильства шляхом захоплення заручників, підпалів, убивств, тортур, залякування населення та органів влади або вчинення інших посягань на життя чи здоров'я ні в чому не винних людей або погрози вчинення злочинних дій з метою досягнення злочинних цілей [2].

Однією з характерних рис тероризму є те, що він постійно видозмінюється та набуває нових форм. Найпоширенішим та наймасштабнішим за кількістю завданої шкоди є тероризм у цивільній авіації. Терористи постійно розширюють спектр цілей, пов'язаних з авіацією, зокрема аеропорти та їх інфраструктуру, офіси авіакомпаній. Постійна загроза авіаційного тероризму змусила міжнародне суспільство та окремі країни здійснювати політичні, стратегічні та тактичні заходи щодо нейтралізації наслідків авіаційного тероризму [3].

У 1970 році було прийнято Конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден. Дана конвенція була прийнята з метою урегулювання питання безпеки цивільної авіації у зв'язку з численними незаконними захопленнями або ж здійсненням контролю над повітряними суднами, які перебувають у польоті у міжнародному повітряному просторі та загрожують безпеці. В статті 4 Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден зазначено, що кожна Договірна Держава вживає такі заходи, які можуть виявитися необхідними для встановлення своєї юрисдикції над таким злочином і будь-якими іншими актами

насильства щодо пасажирів або екіпажу, вчиненими ймовірним злочинцем у зв'язку з таким злочином, в таких випадках: а) коли злочин вчинено на борту повітряного судна, що зареєстроване в такій Державі; б) коли повітряне судно, на борту якого вчинено злочин, здійснює посадку на її території та ймовірний злочинець ще знаходиться на борту; с) коли злочин вчинено на борту повітряного судна, зданого в оренду без екіпажу орендарю, основне місце діяльності якого або, якщо він не має місця діяльності, постійне місцеперебування якого знаходиться в цій Державі. В статті 6 Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден вказано, що за наявності обставин, кожна Договірна Держава на території якої знаходиться злочинець або ймовірний злочинець, бере його під варту або вживає інші заходи, що забезпечують його присутність та негайно проводить попереднє розслідування фактів [4]. Таким чином даним нормативно-правовим актом врегульовується питання міжнародного співробітництва у процесі запобігання вчинення терористичних актів щодо об'єктів цивільної авіації, шляхом проведення розслідувань та затримання злочинців.

У статті 1 Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації визначено особу, як злочинця, якщо вона незаконно та умисно вчиняє такі діяння: акт насильства щодо особи, яка знаходиться на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може загрожувати безпеці цього повітряного судна; знищує повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, або заподіює цьому повітряному судну пошкодження, яке виводить його з ладу або може загрожувати його безпеці в польоті; розміщує або вчиняє дії, які призводять до розміщення на повітряному судні, що знаходиться в експлуатації, будь-яким способом пристрій або речовину, які виводять його з ладу, або заподіяти йому пошкодження, яке може загрожувати його безпеці в польоті; знищує або пошкоджує аеронавігаційне обладнання або втручається в його експлуатацію, якщо будь-який такий акт може загрожувати безпеці повітряних суден в польоті; абоповідомляє завідомо неправдиві відомості, створюючи цим загрозу безпеці повітряного судна в польоті [5].

Дослідивши джерела, щодо визначення та боротьби з тероризмом в авіації можна дійти висновку, що терористичні атаки в авіації можуть включати вибухи на борту літаків, захоплення повітряних суден, терористичні акти в аеропортах тощо. Ці акти створюють серйозну загрозу для безпеки пасажирів, екіпажу та земного персоналу. Терористичні акти в авіації часто мають міжнародний характер. Вони можуть впливати на відносини між



країнами, викликаючи напругу та конфлікти. Тому, авіаційна галузь вживає широкий спектр заходів безпеки, включаючи обмеження доступу до летовищ, детальний пасажирський та багажний контроль, антитерористичні програми та навчання для персоналу. Ці заходи створюють безпеку, але також вимагають великих зусиль та ресурсів. Терористи постійно шукають нові способи атаки, тому авіаційна галузь повинна постійно вдосконалювати свої методи та технології для протидії.

### *Література*

1. Гбур З.В. Теоретико-методологічні засади поняття «міжнародного тероризму». Державне управління: удосконалення та розвиток. Київ, 2021.

2. Про боротьбу з тероризмом: Закон України від 20 бер. 2003 р. Дата оновлення: 28 квіт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/638-15#n10> (дата звернення: 16.10.2023).

3. Andrzej Glen. Aviation terrorism. The essence of the phenomenon, systematics, typology. Security and Defence Quarterly. URL: <https://securityanddefence.pl/pdf-103224-47698?filename=Aviation%20terrorism.The.pdf> (дата звернення: 16.10.2023).

4. Про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден: Конвенція від 16 груд. 1970 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_167#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_167#Text) (дата звернення: 16.10.2023).

5. Про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації: Конвенція від 23 вер. 1971 р.: станом на 1 січ. 2023 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_165#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_165#Text) (дата звернення: 16.10.2023).

УДК 343:351(043.2)

**Сохар В.В.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гольдберг Н.О., к.ю.н.

## **ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ**

Безпека в цивільній авіації завжди є однією з основних пріоритетів. З огляду на зростаючу кількість пасажирів і вантажів, які перевозяться повітрям, а також загрози тероризму, питання безпеки в авіації стають все важливішими. Міжнародна організація цивільної авіації (далі – ІКАО) відіграє ключову роль у встановленні

стандартів та рекомендацій щодо безпеки в авіації на міжнародному рівні. Її діяльність впливає на безпеку політів у всьому світі, тому важливо розуміти її правові та організаційні засади.

Міжнародна організація цивільної авіації – заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року, є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації. Учасниками ІКАО є біля 190 держав, у тому числі на основі правонаступництва й Україна. 10 листопада 1970 року СРСР вступив в ІКАО, а з 9 вересня 1992 року вже Україна стала членом ІКАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію [1].

Відповідно до ст. 44 вищезазначеної Конвенції цілями і завданнями Організації є розробка принципів і методів міжнародної аеронавігації та сприяння плануванню і розвитку міжнародного повітряного транспорту з тим, щоб: забезпечувати безпечний і упорядкований розвиток міжнародної цивільної авіації у всьому світі; заохочувати мистецтво конструювання та експлуатації повітряних суден у мирних цілях; заохочувати розвиток повітряних трас, аеропортів та аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; задовольняти потреби народів світу в безпечному, регулярному, ефективному та економічному повітряному транспорті; запобігати економічним втратам, викликаним нерозумною конкуренцією; забезпечувати повну повагу прав Договірних держав і справедливі для кожної Договірної держави можливості використовувати авіапідприємства, зайняті в міжнародному повітряному сполученні; уникати дискримінації стосовно Договірних держав; сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації; надавати спільне сприяння розвитку міжнародної цивільної аеронавтики в усіх її аспектах [2].

Отже, мета ІКАО полягає в задоволенні потреб населення в безпечному та ефективному міжнародному повітряному транспорті та сприянні планомірному зростанню міжнародної цивільної авіації у світі. Організація сприяє конструюванню та експлуатації літаків у мирних цілях, а також створенню та розвитку авіаліній, аеропортів та навігаційного обладнання. Для реалізації цієї мети ІКАО зосереджує зусилля на низці напрямків [3]: технічний напрям полягає в розробці, вдосконаленні та впровадженні стандартів і рекомендацій, які застосовуються у міжнародній цивільній авіації; економічний напрям діяльності зосереджений на дослідженнях міжнародних пасажирських і вантажних перевезень та виробленні рекомендацій з питань ставок і зборів за користування аеропортами

та аеронавігаційними засобами, а також порядку встановлення тарифів, що застосовуються на міжнародних лініях; вивченні питань спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях та наданні постійної технічної допомоги країнам, що розвиваються, у створенні власних систем внутрішніх і міжнародних повітряних перевезень; правовий напрям характеризується розробкою проектів нових документів з міжнародного повітряного права.

Варто зауважити, що ІКАО приймає міжнародні стандарти та рекомендації, які застосовуються до літаків та їхнього обладнання, регламентують роботу пілотів, екіпажів, авіадиспетчерів та співробітників різноманітних служб, висувають вимоги до порядку роботи міжнародних аеропортів. Прийняттю нових стандартів передують кілька етапів. На першому етапі різноманітні групи, об'єднання та організації висувають свої пропозиції та поради. На основі цих пропозицій ІКАО проводить наради експертних та цільових груп, організовує конференції та семінари з вивчення технічних, політичних, соціально-економічних та інших питань. Наслідком цих заходів є те, що Секретаріат ІКАО представляє урядам найбільш конструктивні пропозиції. Після прийняття стандарту на Асамблеї уряди мають час на впровадження змін у національні правила [3].

Наразі ІКАО розробляє супутникову систему для задоволення потреб цивільної авіації в організації зв'язку, навігації, радіолокаційного спостереження та керування повітряним рухом. Система дозволить підвищити рівень безпеки та організації роботи в цілому [3].

Із вищезазначеного можна дійти висновку, що Міжнародна організація цивільної авіації займається координацією та організацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації. Розробка, вдосконалення та впровадження стандартів і рекомендацій в сфері цивільної авіації забезпечує покращення та підвищення рівня безпеки та якості авіаперевезень, а також задоволення потреб населення в безпечному та ефективному міжнародному повітряному транспорті.

#### *Література*

1. Міжнародна організація цивільної авіації. *Міністерство інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-organizaciya-civilnoi-aviacii.html> (дата звернення: 16.10.2023).

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. № 995\_038. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#o168](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#o168) (дата звернення: 16.10.2023).

3. Організації світу: Міжнародна організація цивільної авіації.  
*Інтент: Регіональна мережа якісної журналістики.* URL:  
<https://intent.press/publications/world/2022/organizaciyi-svitu-mizhnarodna-organizaciya-civilnoyi-aviaciyi/> (дата звернення: 16.10.2023).

УДК 342.92(043.2)

**Спорник О.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Харківський національний університет внутрішніх справ,  
м. Вінниця, Україна  
Науковий керівник: Бахаєва А.С., к.ю.н.

## **ЩОДО ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПУБЛІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В АЕРОПОРТУ**

Кожна держава світу намагається надійно забезпечити безпеку своїх громадян та держави в цілому. Механізмів, що втілюються у практику з метою досягнення вказаної мети, є багато, проте слід зазначити, що майже всі вони об'єднані навколо держави. Незважаючи на розвиток громадянського суспільства, процес демократизації, переважна більшість елементів загальної системи забезпечення громадської безпеки належить все ж таки до державних.

Зазначимо, що насамперед надійна громадська безпека необхідна для захисту життя, здоров'я, честі, гідності громадян, їх законних інтересів, забезпечення суспільного спокою, охорони майна, створення реальних умов для нормального функціонування держави та її органів, об'єднань громадян, трудових колективів. Підтримання громадської безпеки особливо важливо при здійсненні значних суспільно-політичних заходів, а також при стихійному лихові, аваріях, пожежах та інших надзвичайних подіях, які різко знижують звичайні умови життя громадян, загрожують їх безпеці, майну, ускладнюють діяльність підприємств і установ. Тому, дослідження, які спрямовані на аналіз зазначених аспектів є вкрай актуальними.

Змістом поняття «забезпечення публічної безпеки» є сукупність сил і засобів забезпечення громадської безпеки, а також заходів політичного, правового, інформаційного, організаційно-управлінського, економічного, наукового та іншого характеру, направлених на підтримку соціально прийняттого рівня громадської безпеки.

На розуміння забезпечення публічної безпеки як особливого напрямку державної політики вказує і ряд учених. Так, зокрема, В.М. Олійник під забезпеченням публічної (громадської) безпеки розуміє проведення державної політики у сфері громадської безпеки, направленої на створення і підтримку необхідного рівня захищеності об'єктів безпеки, здійснення заходів і засобів нормативно-правового, організаційного, правоохоронного і іншого характеру, адекватного погрозам життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави [1, с. 38].

В свою чергу О.О. Панова зауважує, що публічна безпека виконує роль індикатора атмосфери спокою суспільства, вказує на рівень злочинності та є підтвердженням ефективності (або неефективності) діяльності органів державної влади та місцевого самоврядування щодо недопущення та припинення протиправних посягань та мінімізації їх негативних наслідків. Публічна безпека як об'єкт адміністративно-правової охорони та захисту є станом захищеності нормами адміністративного права суспільних відносин, які виступають значною соціальною цінністю та направлені на створення умов для максимально повного дотримання прав і свобод людини і громадянина, законних інтересів суспільства і держави, захисту їх від негативного впливу факторів, що виникають у результаті явищ природного, техногенного, біологічного або соціального характеру, недопущення та припинення протиправних посягань та мінімізації їх негативних наслідків [2, с. 43].

Отже, забезпечення публічної безпеки в аеропорту охоплює, по-перше, наявність і взаємодію зовнішніх чинників, умов, мінімально необхідних для благополучного існування і прогресивного розвитку аеропорту, збереження цілісності, відновлення життєдіяльності і працездатності при виникненні небезпек і загроз і, по-друге, сукупність окремих властивостей самого об'єкту (аеропорту), що відображають його здатність активно функціонувати у вказаних вище умовах, а також зберігати власну цілісність і відновлювати життєдіяльність і працездатність при реалізації небезпек і загроз.

#### Література

1. Олійник В.М. Щодо проблеми забезпечення громадської безпеки. Європейські перспективи. 2013. № 3. С. 36-41.
2. Панова О.О. Забезпечення публічної безпеки: адміністративно-правовий аспект. монографія. Харків: ФОП Панов А.М., 2018. 510 с.

**Тимошенко К.В.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Харківський національний університет внутрішніх справ,  
м. Вінниця, Україна  
Науковий керівник: Бахаєва А.С., к.ю.н.

## **ОСОБЛИВОСТІ ПОВНОВАЖЕНЬ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ ПІД ЧАС НЕСЕННЯ СЛУЖБИ З ПІДТРИМАННЯ ПРАВОПОРЯДКУ НА ТЕРИТОРІЇ, ПРИЛЕГЛІЙ ДО АЕРОПОРТУ**

Розглядаючи основні підрозділи органів Національної поліції по забезпеченню публічного порядку і безпеки, перш за все слід звернути увагу на підрозділи патрульної поліції, оскільки вони є ядром всіх сил, що використовуються під час забезпечення правопорядку. Формування підрозділів патрульної поліції викликане необхідністю вирішення взаємообумовлених завдань: по-перше, збільшення щільності нарядів поліції; по-друге, підвищення ефективності і якості роботи патрульних нарядів; по-третє, підвищення рівня довіри населення до працівників Національної поліції за рахунок зростання авторитету діяльності поліції [1].

Важливу роль у виконанні завдань з підтримання публічного порядку повинна відігравати патрульна поліція, її працівники перебувають у максимально тісних повсякденних контактах із населенням. Патрульні виконують різні поліцейські функції: усувають порушення публічного порядку, припиняють злочини, здійснюють профілактичні заходи, регулюють і контролюють дорожній рух, беруть участь у розшуку злочинців, збирають інформацію, необхідну для інших галузевих служб, надають допомогу громадянам в екстремальних ситуаціях, не пов'язаних із правопорушеннями [2]. Так, їх повноваження та завдання прямо передбачені наказом МВС від 02.07.2015 р. № 796 «Про затвердження Положення про патрульну службу МВС» [3].

Патрульна поліція відповідно до покладених на неї завдань здійснює:

1) цілодобове патрулювання території обслуговування з метою забезпечення належної охорони громадського порядку, громадської безпеки та контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки. У разі необхідності здійснює регулювання дорожнього руху;

2) перше реагування на повідомлення про правопорушення, надання невідкладної допомоги; своєчасне реагування на

повідомлення про вчинення правопорушень, а також з метою надання допомоги громадянам. Надає невідкладну допомогу потерпілим від нещасних випадків, правопорушень, аварій, пожеж та інших надзвичайних ситуацій до прибуття на місце компетентних служб;

3) самостійне виявлення правопорушень: під час патрулювання та в інших випадках, передбачених законодавством, звертає увагу на правопорушення з метою їх запобігання, припинення, документування і притягнення до відповідальності;

4) припинення правопорушень;

5) затримання правопорушників та доставлення їх до підрозділів органів внутрішніх справ;

6) охорону місця події;

7) співпрацю з іншими структурними підрозділами органів внутрішніх справ;

8) спілкування і співпрацю із суспільством;

9) виконання інших повноважень, передбачених нормативно-правовими актами МВС.

З огляду на зазначене, особливості повноважень патрульної поліції України під час несення служби з підтримання правопорядку на території, прилеглої до аеропорту, є:

по-перше, вжиття заходів для недопущення порушення встановлених законодавчих норм перебування осіб в громадських місцях;

по-друге, притягнення до відповідальності за незаконні дії або бездіяльність осіб, виявлених на території, прилеглої до аеропорту.

### *Література*

1. Панова О.О. Специфіка використання адміністративно-правових методів під час забезпечення публічної безпеки та порядку підрозділами Національної поліції. Участь правоохоронних органів та військових формувань України у забезпеченні громадської безпеки: матер. III Всеукр. наук.-практ. конф. (Україна, м. Харків, 29 лист. 2018 р.). Харків, Нац. акад. Нац. гвардії України, 2018. С. 7–8.

2. Кобзар О.Ф. Підрозділи поліції як суб'єкти забезпечення громадського порядку та громадської безпеки. Науковий вісник Херсонського держ. ун-ту. 2015. Вип. 3–2. Т. 2. С. 100.

3. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: наказ МВС від 02 лип. 2015 р. № 796. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15#Text> (дата звернення 01.11.2023).

**Темченко Я.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гольдберг Н.О., к.ю.н.

## **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МІЖНАРОДНОЇ АВІАЦІЇ ЯК ОДНА ІЗ ЗАСАД МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА**

Регулювання будь-яких відносин у сфері авіації є надзвичайно важливим як на національному рівні кожної країни, так і міжнародному. Насамперед це забезпечує створення єдиних правил, що запобігає конфліктам чи можливим катастрофам через непорозуміння, відмінність у правилах та інші причини. Відповідно однією з галузей міжнародного публічного права є саме міжнародне повітряне право, адже є пряма потреба в існуванні таких правил для врегулювання таких суспільних відносин.

Загалом міжнародне право визначають як систему принципів та норм, які виникають між державами чи іншими суб'єктами міжнародного права та закріплюються у міжнародних договорах. Відповідно можна зробити висновок, що міжнародне повітряне право - це також система закріплених загальних та спеціальних принципів та норм у міжнародних договорах, які регулюють відносини у сфері використання повітряного простору з метою забезпечення здійснення та безпеки міжнародних авіаційних польотів, визначення правового становища повітряного простору і знаходження в ньому різних літальних об'єктів: як військових, так і цивільних. Крім того також це право встановлює режим використання простору для цілей цивільної авіації, регулює відносини, що виникають між користувачами з приводу повітряних пересувань, пов'язаних з ними комерційних операцій і забезпечення безпеки польотів. Над відкритим морем та Антарктидою діє зона вільних польотів, а над територією держав діє виключно суверенітет держави. Суб'єктами міжнародного повітряного права є держави та інші міжнародні організації, тому така галузь права допомагає дійти консенсусу між багатьма різними державами, наприклад [1, с. 12-18; 2].

Міжнародне повітряне право, як і будь-який інший вид міжнародного публічного права, має свою систему: загальні і спеціальні норми, засади та принципи, а також звичай. Розглядаючи детальніше засади міжнародного повітряного права, спершу варто визначити дефініцію принципу. На думку О.В. Старчук, принципи



права – це такі ідеї права, які визначають зміст і спрямованість його норм та характеризуються системністю, взаємоузгодженістю, загальнообов'язковістю, універсальністю, стабільністю, предметною визначеністю, загальнозначущістю й регулятивністю. Основними їх завданнями є встановлення кожною державою правового використання щодо власного повітряного простору та дотримання правил щодоповітряного простору інших країн, своєчасне удосконалення та заміна повітряного судна у разі його пошкодження чи несправності, а також слугування платформою для застосування норм юридичних інститутів [3, 4].

Міжнародне повітряне право налічує декілька принципів, які були визначені переважно у Чиказькій конвенції від 1944 року, а зараз закріплені в національному праві держав, зокрема і України: принцип повного і виключного суверенітету держав над їх повітряним простором; принцип свободи польотів у міжнародному повітряному просторі, розташованому за межами державних кордонів; принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації [5].

Принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації має ознаки імперативності, відповідно до яких держави не можуть відхилитися від його дотримання у своїх діях. Це означає, що відповідні вимоги, необхідні для забезпечення безпеки міжнародних польотів та мають передбачатися вже на стадії створення повітряних суден та іншої авіаційної техніки, стосуватися надійності авіаційної техніки, будівництва аеропортів, допоміжних служб і повітряних трас, видання правил міжнародних польотів, кваліфікації членів екіпажів і диспетчерів, які обслуговують повітряний рух. Порушення принципу забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації тягне за собою застосування міжнародно-правової відповідальності держав, цивільно-правову, кримінальну, адміністративну відповідальність юридичних і фізичних осіб.

Отже, забезпечення безпеки міжнародної авіації є важливою засадою міжнародного повітряного права. Вона слугує також для створення відповідних норм у національному законодавстві та зобов'язує держави і всіх відповідних суб'єктів до слідкуванням за належним технічним станом літальних апаратів та всіх об'єктів, які можуть становити небезпеку для людей. У разі порушення також дозволяє притягти винних осіб до відповідальності.

### *Література*

1. Войціховський А. Міжнародне право: підручник. Харків: МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2020. 544 с. URL:

<https://dspace.univd.edu.ua/server/api/core/bitstreams/ca8e8cab-2419-42b4-9d69-4fbd44385bd6/content> (дата звернення: 14.10.2023).

2. Коваль Д. Теоретичні аспекти розвитку сучасного міжнародного повітряного права. Аеро-2022. Повітряне і космічне право, м. Київ, 25–26 листоп. 2022 р. Київ, 2022. С. 10–12. URL: <https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/58301/1/9055-77007424408-1-PB.pdf> (дата звернення: 14.10.2023).

3. Старчук О. Щодо поняття принципів права. Часопис Київського університету права. 2012. № 2. С. 40-43.

4. Капустяк І. Теоретико-правові аспекти принципів міжнародного повітряного права. С. 81–82. URL: <https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/16712/1/Капустяк%20І.О.%20ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ%20АСПЕКТИ%20ПРИНЦИПІВ%20МІЖНАРОДНОГО%20ПОВІТРЯНОГО%20ПРАВА.PDF> (дата звернення: 14.10.2023).

5. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text) (дата звернення: 14.10.2023).

УДК 343(043.2)

**Хомусько Є.М.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гольдберг Н.О., к.ю.н.

## **ВЗАЄМОДІЯ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЙНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З ПРАВООХОРОННИМИ ОРГАНАМИ**

Взаємодія Державної авіаційної служби України (далі – Державіаслужба) з правоохоронними органами наразі є надзвичайно важливою, оскільки вона сприяє основній меті національного законодавства – захисту прав і свобод людини і громадянина. Початком їх співпраці можна вважати затвердження постановою Кабінету Міністрів України від 26.06.2019 № 550 Порядку взаємодії Державної авіаційної служби з правоохоронними органами з питань забезпечення безпеки цивільної авіації [1].

Державіаслужба є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України - Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації [2]. Відповідно до чинного законодавства Державіаслужба під час виконання покладених на

неї завдань взаємодіє в установленому порядку з іншими державними органами, допоміжними органами і службами, утвореними Президентом України, тимчасовими консультативними, дорадчими та іншими допоміжними органами, утвореними Кабінетом Міністрів України, органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, громадськими спілками, профспілками та організаціями роботодавців, відповідними органами іноземних держав і міжнародних організацій, а також підприємствами, установами, організаціями [2].

Не винятком є і правоохоронні органи, взаємодія Державіаслужби з якими регламентується Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку взаємодії Державної авіаційної служби з правоохоронними органами з питань забезпечення безпеки цивільної авіації» та Законом України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [1; 2].

Звичайно, першочергово варто звернути увагу на форми взаємодії Державіаслужби з правоохоронними органами, до яких належить взаємне інформування, планування і проведення спільних заходів щодо виявлення, припинення і попередження правопорушень у галузі цивільної авіації, а також надання допомоги правоохоронними органами державним інспекторам та особам, уповноваженим на проведення перевірок, у виконанні ними службових обов'язків щодо інспектування і перевірок.

Перша форма взаємодії між Державіаслужбою та правоохоронними органами полягає в тому, що вони повідомляють один одного про виявлені правопорушення у сфері цивільної авіації, заздалегідь визначають порядок дій, що всебічно стосуються правопорушень у вищезазначеній сфері.

Друга форма взаємодії передбачає, що правоохоронні органи за необхідності допомагають Державіаслужбі при проведенні інспектування та перевірок у разі виявлення фактів або отримання інформації щодо скоєння правопорушень.

Варто відзначити, що кожна зі сторін взаємодії має свої обов'язки щодо іншої. Наприклад, Державіаслужба інформує правоохоронні органи про виявлені факти правопорушень у галузі цивільної авіації або отриману про них інформацію; надає консультативну допомогу щодо визначення та ідентифікації правопорушень, пов'язаних з використанням повітряного простору України, провадженням діяльності на аеродромних територіях, які впливають на безпеку авіації, а також розробленням, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, провадженням господарської діяльності в галузі цивільної авіації,

аеронавігаційного обслуговування, забезпеченням безпеки авіації. У свою чергу правоохоронні органи в рамках взаємодії в межах своїх повноважень інформують Державіаслужбу про виявлені факти правопорушень у галузі цивільної авіації або отриману про них інформацію; за зверненням уповноважених на проведення перевірок осіб Державіаслужби допомагають у виконанні ними службових обов'язків [1].

Форми взаємодії та взаємні обов'язки Державіаслужби та правоохоронних органів дають можливість визначити напрямки їх взаємодії, серед яких варто виокремити обмін інформацією щодо суб'єктів авіаційної діяльності, які можуть становити потенційну загрозу безпеці польотів та вчинити правопорушення у галузі цивільної авіації з метою запобігання настанню шкідливих наслідків; своєчасне та швидке реагування на повідомлення про дії юридичних та/або фізичних осіб, які можуть становити загрозу безпеці польотів.

З вищезазначеного можна зробити висновок, що взаємодія між Державною авіаційною службою України та правоохоронними органами відіграє значну роль у підтриманні достатнього рівня безпеки у сфері цивільної авіації. На сьогодні існує багато форм даної взаємодії: від організації взаємного планування щодо виявлення, припинення і попередження правопорушень у галузі цивільної авіації до надання допомоги у виконанні службових обов'язків. Наявність широкого розгалуження напрямків взаємодії Державіаслужби та правоохоронних органів значною мірою сприяє забезпеченню охорони громадян та у подальшому може стати надійним підґрунтям у розвитку співпраці між даними органами.

#### *Література*

1. Про затвердження Порядку взаємодії Державної авіаційної служби з правоохоронними органами з питань забезпечення безпеки цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 26 чер. 2019 р. № 550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/550-2019-п#Text> (дата звернення: 13.10.2023).

2. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова Кабінету Міністрів України від 08 жовт. 2014 р. № 520: станом на 3 трав. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-п#Text> (дата звернення: 13.10.2023).

**Чайковська А.Б.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Панова О.О., д.ю.н., професор

## **ВІКТИМОЛОГІЧНА ПРОФІЛАКТИКА КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ В СФЕРІ АВІАЦІЇ**

Віктимологічна профілактика кримінальних правопорушень в сфері авіації — це система заходів, спрямованих на попередження вчинення злочинів у сфері авіації через розуміння та врахування психологічних та соціологічних аспектів, які впливають на злочинну активність в цій галузі. Вона враховує фактори, які можуть спонукати осіб до скоєння авіаційних злочинів та спрямована на попередження цих дій.

Існує кілька факторів, які можуть спонукати осіб до скоєння авіаційних злочинів, серед яких:

1. *Економічний стрес*. Фінансові труднощі, заборгованості та фінансовий стрес можуть спонукати авіаперсонал до незаконних дій, таких як крадіжки, митництво або злочини проти компанії.

2. *Психологічні проблеми*. Особисті психологічні проблеми, такі як депресія, тривожність або особисті розлади, можуть призвести до ненормативної поведінки, включаючи авіаційні злочини. Так, наприклад, 23 березня 1972 року Тимофій Шовкун обманом заволодів літаком, підняв його у повітря, без другого пілота, і не повідомив про це диспетчера. Пілот направив літак на власну квартиру, на третьому поверсі чотириповерхового цегляного будинку. У результаті зіткнення літак повністю зруйнувався і частково згорів, було пошкоджено декілька квартир на третьому і четвертому поверхах будинку. Люди в будинку не постраждали, сам же пілот загинув. Причина інциденту — самогубство Шовкунова Тимофія внаслідок психопатичної реакції на ґрунті сімейних негараздів [1].

3. *Вплив алкоголю і наркотиків*. Вживання алкоголю або наркотиків може погіршити прийняття рішень та координацію, що може призвести до авіаційних злочинів, зокрема випадків п'янства в авіації. Наприклад випадок Eastern Air Lines під час рейсу 40 (1972): Пілоти Eastern Air Lines виявилися під впливом алкоголю під час польоту з Нью-Йорка до Маямі. Це призвело до трагедії, коли літак врізався в Атлантичний океан. Усі на борту загинули.

*4. Конфлікти в робочому оточенні.* Конфлікти між авіаперсоналом, особливо між пілотами та бортпровідниками, можуть створювати напругу, яка може впливати на безпеку польоту та привести до інцидентів. Прикладом може слугувати інцидент який стався на рейсі з Женеви до Парижа у червні цього року. Повідомляється, що між пілотами стався конфлікт: один чоловік вдарив іншого, після чого пілоти схопили одне одного за горло. Бійку довелося рознімати бортпровідникам. Щоб уникнути повторення інциденту, один із членів екіпажу був змушений провести залишок польоту в кабіні з пілотами. В результаті політ пройшов успішно – пілоти змогли приземлити літак [2].

*5. Зловживання привілеями.* Особи зі спеціальними правами і доступом до авіаційних об'єктів можуть зловживати своїми привілеями для особистої вигоди або злочинних цілей.

*6. Тероризм і злочини проти безпеки авіації.* Групи терористів і злочинці можуть планувати та вчиняти злочини проти авіаційної безпеки, включаючи вибухи та викрадення літаків. Так, найгучнішим випадком може слугувати трагедія, яка трапилася 11 вересня 2001 року, нападники-смертники захопили американські пасажирські літаки і врізалися у два хмарочоси Нью-Йорка, вбивши тисячі людей [3].

*7. Соціокультурні та політичні фактори.* Соціокультурні чи політичні переконання можуть впливати на поведінку осіб і призвести до злочинних актів, які спрямовані проти авіації.

Таким чином, серед основних засобів профілактики кримінальних правопорушень у сфері авіації можливо виділити:

Психологічна підготовка та оцінка. Авіаперсонал повинен проходити психологічну оцінку та підготовку, щоб виявити можливі психологічні проблеми, які можуть впливати на їхню здатність до служби та безпеку польотів.

Суворий відбір та перевірка осіб. Авіакомпанії повинні встановити високі стандарти підбору персоналу та перевірку їхньої історії, включаючи перевірку на наявність кримінального минулого та контроль над доступом до об'єктів авіаційної інфраструктури.

Заходи з попередження вживання алкоголю та наркотиків. Суворий контроль над вживанням алкоголю та наркотиків серед авіаперсоналу є важливим аспектом профілактики злочинів в авіації.

Технічні засоби безпеки. Впровадження сучасних технічних засобів безпеки, таких як системи відеоспостереження та контролю доступу, може допомогти в запобіганні злочинам.

Професійна етика та навчання. Розвиток етичних стандартів та корпоративної культури, які сприяють безпеці та дотриманню правил, є важливими. Також навчання з питань безпеки та ефективного вирішення конфліктів є ключовими.

Використання терміналів та об'єктів безпеки. Забезпечення безпеки в аеропортах та інших авіаційних об'єктах, де перебувають пасажери і авіаперсонал, є важливим для запобігання тероризму та інших злочинів.

Захист інформації та даних. Захист конфіденційної інформації і даних є важливим для запобігання кіберзлочинам та зламам безпеки.

### *Література*

1. Суїцид серед пілотів. *Вікіпедія Вільна енциклопедія*. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%83%D1%97%D1%86%D0%B8%D0%B4\\_%D1%81%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B4\\_%D0%BF%D1%96%D0%BB%D0%BE%D1%82%D1%96%D0%B2](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%83%D1%97%D1%86%D0%B8%D0%B4_%D1%81%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B4_%D0%BF%D1%96%D0%BB%D0%BE%D1%82%D1%96%D0%B2) (дата звернення 04.11.2023).

2. Патрік Джексон. Напади 11 вересня у США: що сталося у цей день. *BBC News Україна*. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-58463114> (дата звернення 04.11.2023).

3. Рознімали бортпровідники: пілоти AirFrance влаштували бійку під час польоту. URL: <https://meta.ua/uk/news/kurezi/53851-roznimali-bortprovidniki-piloti-airfrance-vlashtovali-biiku-pid-chas-polotu/> (дата звернення 04.11.2023).

УДК 343:338.2:629.7(043.2)

**Шилова К.Р.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Панова О.О., д.ю.н., професор

## **ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ АЕРОПОРТУ «ЕЛЬ-ДОРАДО» КОЛУМБІЯ**

Ель-Дорадо – найбільший аеропорт Колумбії, на його частку припадає майже половина всіх злетів і посадок повітряних суден, що здійснюються в Колумбії. Аеропорт працює цілодобово та щодня, як і співробітники служби безпеки. Аеропорт Ель-Дорадо патрулюють 500 поліцейських. Обов'язок поліцейських забезпечити безпеку більше 70 000 тис пасажирів, які пройдуть термінали аеропортів найближчу добу і зупинити потік контрабанди.

До повноважень служби безпеки аеропорту входить постійна боротьбу з поставками колумбійськими експортерами кокаїна.

В аеропорту Ельдорадо 10 контрольних пунктів безпеки працюють без зупинки. Агенти запитують всіх пасажирів документи, ціль поїздки, в середньому кожного 20-го приводять в (відділення Національної поліції Колумбії) кімнату особистого огляду де за допомогою рентгену перевіряють наявність сторонніх предметів у тілі [1].

Таким чином, аеропорт має багаторівневу перевірку, де вже на першому етапі під час проходження рентгенографічної рамки при вході до приміщення аеропорту є можливість визначення потенційно-небезпечних суб'єктів.

Так, наприклад, у 1993 році під час первинного огляду (перший рівень перевірки в аеропорту) співробітниками служби безпеки аеропорту було визначено хлопця, який вів себе підозріло і офіцери відправили його на сканування, щоб провести детальний огляд. В результаті сканування на рентгеновському знімку було виявлено сторонні предмети. Зокремо, було встановлено, що кур'є проковтнув кілька капсул з кокаїном. Їх скоріше потрібно вилучити з організму, адже особа помре, якщо одна капсула розірветься всередині. Щоб капсули вийшли з організму, на це потрібен час, найчастіше від 12 годин до 5 днів. Після цього його везуть в найближчу лікарню, де залишиться під наглядом поліцейських та медичним наглядом, поки підозрілі предмети не вийдуть з його організму. Коли це відбудеться, можна встановити одержане та їх кількість, що й буде впливати на покарання [2].

Також, система аеропорту оснащена біометричним контролем, який працює в декілька етапів:

На першому етапі: після того, як мандрівник пройшов процедуру сканування посадкового талона та паспорту, активується відеокамера, яка робить кілька фотографій. Система безпеки в автоматичному режимі перевіряє прізвище та ім'я пасажира, зазначені в паспорті та в посадковому талоні. Далі система порівнює біометричні особливості особи пасажира з фотографією в паспорті. Якщо який-небудь з цих елементів не збігається, пасажиру подальший доступ блокується.

На другому етапі процедури перевірки авіабезпеки - перевірка пасажира в модулі AIT (Advanced Imaging Technology - Технологія розширеної візуалізації). Іншими словами - це повноростовий сканер. Дана перевірка покликана скоротити час проходження пасажиром процедури безпеки та зменшити кількість процедур особистого огляду. Проте, на даний час згадана вище програма



працює в пілотному режимі, всі пасажери, які пройшли біометричний контроль, все одно піддаються звичайному контролю «вручну».

Отже, аеропорт Ель-Дорадо один з найбезпечніших в Латинській Америці, адже не економить коштів на охоронних технологіях, інноваційних пристроях, в тому числі маючи в своєму розпорядженні інфрачервоні камери та наземні радари, що допомагають охороняти периметр. В аеропорті безпечна система спостереження, в терміналі облаштовано більше 700 відеокамер, зображення яких цілодобово переглядає охорона [2].

Таким чином, серед методів забезпечення безпеки аеропорту Ель-Дорадо можна виділити:

1. Контроль за доступом осіб у відкриту громадську зону аеропорту. Який передбачає:

- огляд відвідувачів на вході в відкриту зону аеровокзалу;
- огляди громадської зони;
- приховане патрулювання і відеофіксація;
- вибіркові перевірки;
- контролювання скупчення людей.

2. Контроль за доступом на об'єкт:

- визначення контрольованих зон і поділ їх на підзони;
- створення бар'єрів між контрольованою і не контролюється зонами;
- створення контрольовано-пропускних пунктів;
- організація пропускної системи.

#### *Література*

1. Офіційний сайт Аеропорту Ель-Дорадо. URL: <https://eldorado.aero/> (дата звернення: 04.11.2023).

2. Служба безпеки аеропорту Колумбія. URL: <https://natgeog.ru/smotret-online/columbia> (дата звернення: 04.11.2023).

**Яковлєва А.А.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Гольдберг Н.О., к.ю.н.

## **ОСОБЛИВОСТІ ВИЛУЧЕННЯ РЕЧОВИХ ДОКАЗІВ ПРИ ОГЛЯДІ МІСЦЯ АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ**

Відповідно до п. 4 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України, авіаційна подія – це подія, яка відбулася під час експлуатації повітряного судна, наслідком якої є загибель людей або отримання ними серйозних травм, суттєве пошкодження чи втрата повітряного судна [1]. В практичному аспекті найчастіше виділяють два різновиди авіаційної події – це аварія і катастрофа. Основа різниця між ними полягає в наявності людських жертв, тобто аварія – це подія, яка відбулася без людських втрат, катастрофа ж натомість з жертвами.

Питання безпеки цивільної авіації та співробітництва задля її забезпечення регламентуються міжнародними конвенціями, серед яких Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року, до якої Україна приєдналася 10 серпня 1992 року та яка чинна для України з 9 вересня 1992 року [2]; Конвенція про злочини та деякі інші акти, що вчиняються на борту повітряних суден (Токіо, 14 вересня 1963 року) та іншими міжнародними нормативно-правовими актами [3].

Вибух літака при ударі об землю призводить до повного його руйнування і, звичайно, до зруйнування тіл членів екіпажу і пасажирів. У таких випадках при огляді місця авіаподії поруч з окремими частинами літака експерти-криміналісти виявляють невеликі, а іноді дріб'язкові і крихітні об'єкти біологічного походження (куски м'язів, шматки шкіри, уламки кісток, частини внутрішніх органів тощо), які і є, по суті справи, об'єктами дослідження і речовими доказами, а отже, підлягають фіксації і вилученню [4, с. 67].

З урахуванням широти території, що підлягає огляду, значної кількості постраждалих і загиблих, складності та багатоплановості роботи виникає необхідність участі в огляді місця події великої кількості слідчих і судово-медичних експертів.

Усі об'єкти, які виявлені слідчим та криміналістами за походженням безпосередньо мають відношення до суті справи. Наприклад, це окремі вузли і агрегати зруйнованого літака, особисті

речі членів екіпажу та/або пасажирів та об'єкти біологічного походження.

Слід зауважити, що розмір ділянки, яку оглядають експерти є досить великою, оскільки ділянка авіакатастрофи чи авіаційної аварії може вимірюватися у кілька кілометрів. Важливо зазначити, що практикою виділені певні рекомендації при огляді місця події, зокрема рекомендовано здійснювати огляд денному освітленні. Якщо авіаподія сталась у темний період доби, то краще почекати до світанку, щоб не пошкодити дрібні об'єкти і їх мікрочастинки [4, с. 70-71].

Під час огляду і використання засобів криміналістичної техніки необхідно добре усвідомити, де знаходяться об'єкти дослідження, а де – речові докази. І тільки після з'ясування цих двох важливих юридичних понять можна зосереджуватися на їх вилученні і пакуванні. Уламки літака, на яких знаходяться сліди крові або в яких затиснуті частини тканини тіла, також підлягають вилученню. Плями крові, частинки біологічного походження (після їх висушення на повітрі) необхідно прикрити чистою поліетиленовою плівкою або папером, краї яких закріпити скотчем. На пакетах біологічного походження повинно бути зроблено запис про їх точне місцезнаходження, з якого вони були вилучені.

Одним з актуальних питань під час авіакатастрофи є стан здоров'я пілота та усього екіпажу літака. Зокрема, для встановлення стану здоров'я пілота після авіакатастрофи може допомогти гістологічне дослідження внутрішніх органів – серця, печінки, жовчного міхура, нирок тощо, тому всі, навіть дрібні їх частини, що виявлені, наприклад, при падінні одномісного літака, повинні бути вилучені за допомогою лікаря. Особливо результати стану здоров'я пілота є важливі для вирішення питання вини та відповідальності під час катастрофи [5, с. 19].

Таким чином, слід зауважити, що вилучення речових доказів під час авіакатастрофи чи авіаційної аварії є важливими складовими для встановлення фактору відповідальності осіб винуватих в скоєному. Криміналісти-експерти досліджують та вилучають елементи літального апарату, біологічні елементи, особисті предмети осіб, що перебували на даному літаку. Отже, роль криміналістів при авіаційних пригодах є дуже важливою для повного розуміння катастрофи.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення:

02.11.2023).

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 груд. 1944 р., м. Чикаго. Офіційний вісник України. 2004. 22 жовт. № 40. Ст. 2667.

3. Конвенція про злочини та деякі інші акти, що вчиняються на борту повітряних суден (Токіо, 14 верес. 1963 р.). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_244](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_244) (дата звернення: 02.11.2023).

4. Криміналістика: навч.-метод. посіб. / Тіщенко В.В., Подобний О.О. Одеса: Видавництво «Юридика», 2022. 236 с.

5. Авраменко О.В., Бурда С.Я., Сас М.В. Кримінально-правова характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту: навч. посіб. Львів: Львівський держ. ун-т внутрішніх справ, 2019. 36 с.

## **РОЗДІЛ 4**

# **ПРИВАТНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ**

УДК 347.77/78:341.232.7 (043.2)

**Кожевникова В.О.**, д.ю.н., доцент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ОБМЕЖЕННЯ УМОВ У ШЛЮБНОМУ ДОГОВОРІ**

Правове регулювання договірних відносин у сімейному праві нині є об'єктом уваги як законодавця, так і вчених. Однак, протягом останніх десятиліть вони аналізувалися винятково в межах цивільного законодавства або дослідження подружніх договорів. Поза увагою залишились проблеми встановлення обмежень прав учасників договірних відносин. Втім, такий стан призводить до неповного розуміння специфіки договорів у сімейному праві, яка нині набуває тенденції, схильної як до змін, так і до появи необґрунтованих обмежень договірної свободи сторін. Так як завдяки договорам суб'єкти сімейних відносин, які є сторонами, можуть урегулювати питання майнового і немайнового характеру [1, с. 5].

Договір є тією правовою формою, яка дає змогу регулювати різноманітні суспільні відносини, що виникають між суб'єктами права. Він окреслює межі дозволеної та належної поведінки, а також наслідки недотримання сторонами його умов. Договір можна розуміти як одну з найбільш зручних форм регулювання поведінки, так як сторони, що перебували у правовому полі, можуть узгоджувати будь-які умови та очікувати отримання заздалегідь зумовленого результату. Або ж як зафіксовану в установленій законом формі систему компромісів (домовленостей), що досягаються сторонами з метою задоволення власних інтересів шляхом взаємоузгодження волі обох контрагентів майбутнього договору, спрямованих на виникнення, зміну або припинення цивільних правовідносин.

На перший погляд, свобода договору та обмеження є не однаковими за змістом явищами, однак такі явища залишаються нерозривно пов'язаними між собою. Обмеження в договірному праві завжди будуть стикатися із договірною свободою і навпаки, тому ці явища не можна розглядати у відриві одне від одного [2, с. 294].

Свобода договору не є безмежною й існує в рамках чинних нормативних актів, звичаїв ділового обороту [3, с. 166]. Вчені визначають шлюбний договір, у першу чергу, як правочин, який ґрунтується на рівності сторін, суть якого становить домовленість осіб, що висловлює їх спільну волю [4, с. 173]. Тому, не зважаючи на те, що сторони шлюбного договору наділені правом самостійно встановлювати умови договору, однак такі умови не мають суперечити положенням закону.

Законодавство іноземних держав, як правило, встановлює межі свободи договору в сімейному праві, які можуть мати як загальний, так і приватний характер. На зразок, в Бразилії вважається таким, що пригнічує свободу договору, договір який має умови, які можуть спричинити шкоду подружнім або батьківським правам (ст. 257 ЦК). Французький Цивільний кодекс, вказує що укладення між подружжям договорів не мають посягати на моральні засади суспільства та не можуть порушувати норми цивільного та сімейного права. В Швейцарії здійснення прав та виконання обов'язків, передбачених договором, мають бути добросовісними (п. 2 ст. 2 ШЦК). На випадок коли шлюбний договір поєднується з спадковим пактом встановлюються обмеження для захисту інтересів певних категорій спадкоємців – дітей та інших родичів по не східній лінії (ст. 216, 241 ШЦК). Для зарубіжного сімейного законодавства характерним є також встановлення розумних та справедливих нормативно визначених обмежень. Будь який договір, який укладається між подружжям не має пригнічувати права другої сторони договору та за своїм змістом в жодному разі не припускає свавілля у сфері договірних відносин в сімейному праві.

Як справедливо вказує Є.О. Мічурін найбільш загальним обмеженням у договірному праві є обмеження свободи договору. Адже свобода договору є принципом договірного права, найбільш загальним правилом, яким мають керуватися сторони. Це виявляється у ряді аспектів, згідно з чим сторони можуть на свій розсуд визначати зміст договору, вільно виявляти волю щодо вступу у договірні відносини, обирати контрагента, вид договору, певні договірні умови [2, с. 302]. Так, якщо говорити про свободу шлюбного договору, то обмеження також можуть поширюватись на різновид договору, його зміст та істотні умови.

З метою чіткого уявлення про свободу шлюбного договору (контракту) в сімейному праві та його обмежень не слід оминати те, що договірне регулювання сімейних відносин є основною засадою сучасного сімейного права (ст. 7 СК України).

Т.В. Боднар досліджуючи проблеми законодавчих обмежень у договорі, зазначає, що положення ст. 627 ЦК України містить обмеження, згідно з яким вільне вчинення сторонами дій щодо укладення договору, вибору контрагента та визначення умов договору має здійснюватися з урахуванням вимог ЦК України, інших актів цивільного законодавства, звичаїв ділового обороту, вимог розумності та справедливості [5, с. 122]. Виходячи з зазначеного, слідує що акти цивільного, сімейного законодавства не тільки приділяють особливу увагу проблемам свободи договору, але й у своєму змісті містять низку обмежень прав сторін (суб'єктів сімейних відносин). Так, наприклад, правові норми ч. 1 ст. 93 СК України що, визначають сутність шлюбного договору (контракту), мають у своєму змісті право обмежувальні конструкції, оскільки шлюбний договір по суті може регулювати лише майнові правовідносини чоловіка та дружини, визначати їх виключно майнові права та обов'язки. Включити у зміст договору додаткові умови, які б регулювали особисті немайнові права та пов'язані з ними обов'язки подружжя заборонено сімейним законом.

В сімейно-правовій доктрині не вщухають дискусії з приводу категоричності норми СК України, яка стосується того, що шлюбний контракт (договір) здатний регулювати, лише майнові відносини подружжя. М. Дякович аналізуючи правову природу шлюбного договору стверджує, що шлюбний договір не може регулювати особисті відносини подружжя, а також особисті відносини між ними і дітьми [4, с. 173]. На противагу зазначеній, категоричній позиції автора в науці сімейного права існує й інший підхід Так, О.А. Явор беззастережно стверджує, що в шлюбному контракті поряд з традиційними особистими відносинами повинні знайти своє закріплення умови щодо віросповідання, мови, якою будуть спілкуватися члени сім'ї, щодо здійснення виховання дітей, взаємної інформації про стан здоров'я, завчасне надання дитині відповідного прізвища та імені [6, с. 265]. На практиці не рідкістю є тенденція до врегулювання особистих прав подружжя у шлюбному контракті. В зразках шлюбних контрактів не рідко можна побачити додаткові умови, що по своїй суті стосуються немайнових відносин чоловіка та дружини. Популяризації все частіше набувають такі формулювання в договорі: «подружжя (сторони) не будуть обмежувати одне одного у виборі способів спілкування, занять спортом, відвідування розважальних установ» або «у разі нещасного випадку чи хвороби одного з подружжя, другий зобов'язується надавати моральну підтримку» тощо.

У вище зазначеного впливає, що варто в сучасному сімейному законодавстві закріпити правову норму, відповідно до якої подружжя могло б врегульовувати свої особисті немайнові права, за умови якщо, такі положення не будуть порушувати конституційні права і свободи людини та громадянина, закріплені в Конституції України, а також не суперечать моральним засадам суспільства [7, с. 88]. Тому, встановлене законодавче обмеження, зміст якого забороняє включати у шлюбний контракт (договір) умови, які регулюють немайнові права сторін є невиправданим та не відповідає світовим стандартам.

Вище зазначене дає підстави зробити висновок про те, що не зважаючи на те, що договірне регулювання відносин подружжя (майбутнього подружжя) у шлюбному договорі (контракті) зазвичай пов'язане з майновими правами та обов'язками чоловіка та дружини проте, воно може і не обмежуватися лише цим.

#### *Література*

1. Розгон О.В. Договори у сімейному праві України: монографія. Київ: Ін Юре, 2018. С. 5.

2. Мічурін Є.О. Обмеження майнових прав фізичних осіб (теоретико-правовий аспект): монографія. Харків: Юрсвіт, НДІ Приватного права та підприємництва АПрН України, 2008. С. 482.

3. Луць А.В. Свобода договору в цивільному праві України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Львів: Львівський національний університет ім. І. Франка. 2001. С. 182.

4. Дякович М. Визнання шлюбного договору недійсним. Проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні: Матеріали XVI регіональної науково-практичної конференції. 8–9 лют. 2010 р. Львів: Юридичний факультет Львівського національного університету імені Івана Франка, 2010. 424 с.

5. Боднар Т.В. Обмеження принципу свободи договору в законодавстві України. Реалізація чинних Цивільного та господарського Кодексів України: проблеми та перспективи: зб. наук. праць (за матеріалами науково-практичної конференції, м. Київ, 24 лист. 2005 р.) / редкол.: О.Д. Крупчан (голова) та ін. Київ: НДІ приватного права та підприємництва АПрН України, 2006. С. 122.

6. Сімейне право України: підручник / Т. В. Боднар, В. С. Гопанчук, О. В. Дзера [та ін.]; за заг. ред. Т. В. Боднар та О. В. Дзери. Київ: Юрінком Інтер, 2016. С. 520.

7. Михальнюк О.В. Договірне регулювання особистих немайнових відносин у сімейній сфері. Бюлетень міністерства юстиції України. 2014. № 1. С. 88.



**Кожевникова В.О.**, д.ю.н., доцент,  
**Жуда В.І.**, здобувач вищої освіти  
першого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **СУРОГАТНЕ МАТЕРИНСТВО: ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА СУДОВОЇ ПРАКТИКИ**

Сурогатне материнство є складною та контроверсійною темою, що породжує численні правові проблеми у багатьох країнах. Ця практика передбачає використання жінки (сурогатної матері), щоб вона вносила дитину в світ від імені та в інтересах інших осіб або пари (замовників). Проблеми правового регулювання та судової практики сурогатного материнства можуть також можуть також варіюватися залежно від конкретної країни.

Актуальність проблеми сурогатного материнства проявляється в зростаючій потребі сімей, які не можуть самостійно мати дітей, у використанні цієї методики. За офіційними даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), сурогатне материнство стає все більш популярним у світі. Проте, наявність не однозначно у законодавстві та проблем у судовій практиці створюють неспокої для всіх сторін, задіяних у цих процесах – батьків-замовників, сурогатних матерів та дітей, які народжуються через цей метод [3].

Як свідчать останні дослідження, однією з основних проблем є відсутність єдиного і чіткого міжнародного стандарту щодо сурогатного материнства. Кожна країна має власне правове регулювання або навіть повну заборону цієї практики. Це створює незрозумілість та правову невпевненість для замовників та сурогатних матерів залежно від конкретної країни.

Також, багато досліджень зосереджуються на аспектах експлуатації і змістовному контролі сурогатних матерів. Нерідко стається те, що сурогатна мати знаходиться в незавидному становищі з точки зору контролю та регулювання умов проведення вагітності, забезпечення медичного догляду та після народжуваної підтримки.

Щодо правового регулювання сурогатного материнства, в Україні існує законодавство, яке визначає правовий статус сурогатної матері, замовників та процедуру укладання угоди. Проте, це законодавство все ще може викликати деякі суперечки та незрозумілості, які потребують уточнення та удосконалення.

На розгляд парламенту неодноразово вносилися законопроекти щодо регулювання сфери сурогатного материнства, зокрема, проекти законів «Про допоміжне материнство» № 8703 від 17 червня 2011 року, «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмежень у використанні допоміжних репродуктивних технологій» № 8282 від 23 березня 2011 року (закон був прийнятий Верховною Радою України у жовтні 2012 року, але через накладене вето тодішнього президента В. Януковича так і не вступив в силу), «Про допоміжні репродуктивні технології» № 8629 від 19 липня 2018 року, альтернативний проект № 8629-1 від 01 серпня 2018 року та інші законопроекти, направлені на внесення змін та доповнень у чинні нормативно-правові акти України [2].

Судова практика також відіграє важливу роль у вирішенні спірних питань, пов'язаних з сурогатним материнством. Суди розглядають суперечки стосовно порушення умов угоди, визнання біологічних батьків дитиною, а також інші питання, що виникають у процесі здійснення сурогатного материнства.

Оскільки питання сурогатного материнства мають значний соціальний та моральний аспект, їх правове регулювання потребує уваги та обговорення. Стаття намагається з'ясувати основні проблеми, що виникають у сфері сурогатного материнства та розглядає судову практику з метою визначення напрямків подальших змін у цій галузі [3].

Сурогатне материнство – це процес, при якому жінка (сурогатна мати) носить і народжує дитину від інших батьків, які зазвичай не можуть мати дитину самостійно з різних медичних чи інших причин. Цей процес викликає багато проблем у правовому регулюванні та в судовій практиці.

Одна з проблем, пов'язаних з правовим регулюванням сурогатного материнства, – це визнання батьківства. У деяких країнах, де сурогатне материнство дозволено, батьками вважаються біологічні батьки, а не сурогатна мати. Однак, в інших країнах, сурогатна мати може бути визнана законною матір'ю дитини і мати відповідні права і обов'язки.

Крім того, існують соціальні і етичні проблеми, пов'язані з сурогатним материнством.

Сурогатного материнства має декілька проблем в правовому регулюванні та судовій практиці. Основні з них включають:

1. Відсутність єдиної міжнародної нормативно-правової бази: Сурогатне материнство нерідко має глобальний характер, але відсутність єдиних міжнародних стандартів призводить до значних розбіжностей у правовому регулюванні між країнами. Це створює

проблеми щодо визнання та виконання рішень, укладених міжнародними науковими, медичними та терапевтичними організаціями.

2. Етичні аспекти: У деяких країнах сурогатне материнство стикається з етичними проблемами та етичними стандартами щодо використання тіла жінки як речової власності, а також стосовно можливих комерційних мотивів, які ведуть до експлуатації жінок або дітей.

3. Захист прав дитини: Основними питаннями є визнання та встановлення правового статусу дитини, що народилася в результаті сурогатного материнства. Виконання цих процедур може варіюватися в різних країнах і навіть в окремих штатах, що може призводити до правової невизначеності та перепон щодо спадкування, громадянства та інших правових питань.

4. Ризик зловживання: Відсутність чіткого правового регулювання може сприяти зловживанням у сфері сурогатного материнства, таким як торгівля дітьми або неправомірне використання сурогатних матерів. Важливо мати відповідні правові механізми для запобігання зловживанням і захисту всіх сторін в ситуаціях сурогатного материнства.

5. Доступність та вартість: Сама сурогатна мати може бути недосяжною для багатьох людей через економічні межі та обмежену доступність процедур. Це ставить питання економічної справедливості та доступності сурогатного материнства для всіх зацікавлених сторін.

Загалом, останні дослідження підкреслюють потребу в ретельному правовому регулюванні сурогатного материнства, щоб захистити права всіх сторін, включаючи замовників, сурогатну матір та дитину. Правові рамки повинні бути розроблені з урахуванням етичних, соціальних та психологічних аспектів цієї складної практики.

Сурогатне материнство для багатьох родин світу є останньою надією на народження дитини й щастя батьківства. Той факт, що на сьогодні Україна є однією з держав, яка надає можливість проводити програми сурогатного материнства, пропонує якісні медичні послуги за помірну ціну й має більш сприятливе для біологічних батьків законодавство має стати стимулом подальшого розвитку цієї сфери в нашій державі. Важливою умовою для такого розвитку є прийняття комплексного закону про ДРТ, який врегулює суперечливі питання, які на сьогодні створюють передумови для можливих зловживань. Прийняття закону матиме позитивний вплив, у тому числі на економічний розвиток України, і забезпечить

підвищення авторитету України на світовому ринку репродуктивних послуг.

#### *Література*

1. Конституція України. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.

2. Конвенція ООН про права дитини, прийнята резолюцією № 44/25 Генеральної Асамблеї ООН 20 лист. 1989 р. Бюлетень законодавства і юридичної практики України. 1997. № 5. С. 35–53.

3. Піроженко В.М. Сурогатне материнство в Україні: проблемні питання правового регулювання. Одеса: ОЮА, 2018. 32 с. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle>.

УДК 347.77/78:341.232.7 (043.2)

**Музика О.М.**, суддя,  
Жовтневий районний суд міста Маріуполя,  
тренер-викладач Національної школи суддів України,  
м. Маріуполь, Україна

### **ПРАВОВИЙ РЕЖИМ КОМПОНУВАННЯ НАПІВПРОВІДНИКОВОГО ВИРОБУ: ПРОБЛЕМИ РОЗУМІННЯ**

Питання щодо правового режиму компонування напівпровідникових виробів є доволі актуальним, що породжує цілий ряд попутних проблем. Такий об'єкт, як компонування напівпровідникових виробів, з'явився не так давно, порівняно з іншими об'єктами цивільного права (як, наприклад, речі, роботи чи послуги) і має ряд особливих, об'єктивно притаманних лише йому ознак-властивостей, відмінних від інших об'єктів цивільного права. Так, зокрема, компонування напівпровідникового виробу, є об'єктом, який людина безпосередньо не може побачити чи доторкнутися до нього, однак може використовувати його. Візьмемо, наприклад, передачу цифрових потоків даних по радіоканалу (скорочена назва – Wi-Fi). Даний об'єкт також нещодавно став відомим цивільному праву. З урахуванням суті бездротового відтворення – передачі цифрових потоків даних по радіоканалах, його можна віднести до компонування напівпровідникового виробу, як нетипового об'єкта цивільного права.

Правовий режим передачі цифрових потоків даних по радіоканалу, як об'єкта цивільного права наразі є досить актуальним питанням. У доктрині цивільного права існують різні позиції щодо цього.

Загалом при дослідженні поняття правового режиму щодо нетипових об'єктів цивільного права і, зокрема, щодо компонування напівпровідникового виробу, слід виходити з позиції «об'єкта-дії» («чужого»). Автор бере цю концепцію за основу і застосовує її як вихідну посилку при дослідженні правового режиму компонування напівпровідникового виробу, як об'єкта цивільного права. Також автор відстоює позицію про те, що ніякого правового режиму компонування напівпровідникового виробу як об'єкта цивільного права насправді не існує і не може бути. Це лише умовний термін щодо об'єктів цивільного права. Насправді правовий режим встановлюється не для компонування напівпровідникового виробу, як об'єкта цивільного права, а для пов'язаної з ним поведінки людей, учасників цивільних відносин. Так, якщо навіть розглядати такі об'єкти цивільного права, як речі, де речі є матеріальним об'єктом цивільного права, а дії зобов'язаних осіб (в абсолютних правовідносинах) чи зобов'язаної особи (у відносних правовідносинах) – юридичним об'єктом, то законодавець, приймаючи закони, пов'язує з властивостями, які об'єктивно притаманні матеріальному об'єкту, певні правові наслідки. Саме в цьому розумінні слід розуміти словосполучення «правовий режим» речей, але «передача – провідник цифрових потоків даних» взагалі – не є річчю. Отже, провідник цифрових потоків даних по радіоканалах є досить нетиповим об'єктом цивільного права загалом і права інтелектуальної власності, зокрема.

Визначення правового режиму компонування напівпровідникового виробу, як об'єкта цивільного права, як і інших нетипових об'єктів цивільного права, має певні складнощі. Це можна прослідкувати на прикладі об'єктів інформатики, більшість яких розміщені за ланцюгом «знання-сила», які також не мають чітко визначеного правового режиму. Можливо тому до цього часу немає досить чіткої, сприйнятої науковим співтовариством вчених-цивілістів «технології» дослідження нетипових об'єктів цивільного права, як немає і універсальної «моделі» правового режиму цих об'єктів. Це певною мірою можна віднести й до провідника цифрових потоків даних по радіоканалу, правовий режим якого визначити досить складно, а іноді практично неможливо, як, наприклад, для відкритої (загальновідомої) інформації. Однак відсутність чіткого уявлення про правовий режим нетипових об'єктів цивільного права загалом і права інтелектуальної власності, зокрема, не можна пояснити одним лише небажанням законодавця внести відповідні зміни та доповнення до чинного законодавства України. Очевидно, існує й ряд інших проблем, без вирішення яких

неможливо сформувати правовий режим нетипових об'єктів цивільного права чи права інтелектуальної власності, у нашому випадку – провідника цифрових потоків даних по радіоканалу.

Проте, як правовий режим баз даних, що характеризуються ознаками оригінальності, законодавцем визначений досить чітко – вони є об'єктами авторського права, тому бази даних, які не відповідають критеріям оригінальності – до них можливо віднести проміжні бази даних із збереження цифрових потоків через напівпровідникові вироби, охороняються в межах «своєрідного права», «права особливого роду». У зв'язку з цим постає питання правової природи зазначеного «особливого права», його змісту в об'єктивному та суб'єктивному значенні, ознак «своєрідності», які мають прямо відбивати властивості таких баз даних. Жодного прямого натяку на вихідні положення у вирішенні піднятого питання, законодавець не дає. Як наслідок, творець неоригінальної проміжної бази даних між цифровими потоками не має дієвого юридичного механізму захисту результату своєї праці і своїх економічних (майнових) інтересів.

Отже, основною відмінністю проміжної бази даних між цифровими потоками від баз даних, що є об'єктом авторського права є відсутність творчої праці її виробника в підборі, розташуванні складових частин такої передачі (провідника) цифрової інформації та її упорядкуванні. І, далі, якщо для визнання провідника до бази даних об'єктом авторського права необхідним є лише творчий внесок в її створення і право байдуже до часових, фінансових, людських ресурсів творця, то визнання проміжної бази даних між цифровими потоками нетиповим об'єктом правовідносин є обов'язковим внесення значного вкладу в процес накопичування, перевірки або представлення змісту провідника до бази даних. Саме ця властивість детермінує поведінку людини – суб'єкта права та в загальному вигляді визначає правовий режим неоригінальних провідників до баз даних, до якої ми відносимо проміжну базу даних між цифровими потоками.

Виходячи з вищевказаного правовим режимом проміжної бази даних між цифровими потоками по радіоканалу слід розуміти «врахування» законодавцем природних властивостей і ознак, які їм притаманні. Саме з цими властивостями чинне цивільне законодавство й пов'язує певні правові наслідки. Однак проблема полягає ще й у тому, що, по-перше, термін «проміжна база даних між цифровими потоками по радіоканалу» не є винятково юридичним терміном і їй притаманні такі властивості-ознаки, які визначають її правовий режим і вони цивільному праву взагалі

невідомі. По-друге, різним видам провідника інформації притаманні свої особливі ознаки, відмінні від ознак «бази даних, як такої». Отже, може бути єдиний правовий режим для такого складного, багатогранного об'єкта, яким є інформація. Вважається, що це неможливо.

Ідея закріплення на законодавчому рівні права передачі цифрових потоків даних по радіоканалу (нетипового, своєрідного по відношенню до суб'єктивного права інтелектуальної власності) обумовлено необхідністю забезпечити стійкість та рівномірний розподіл інвестицій у виробництво та використання провідників до електронних баз даних, а також їх (інвестицій) правовий захист. До цього часу захист інтересів «творців» неоригінальних провідників цифрових потоків даних здійснювався за допомогою правових інструментів або договірною правом, зокрема, в Україні використання Wi-Fi без дозволу Українського державного центру радіочастот можливо лише в разі використання точки доступу зі стандартною всенаправленою антеною потреб організації (Рішення Національної комісії з регулювання зв'язку України № 914 від 06.09.2007). У разі сигналу більшої потужності або надання послуг доступу в Інтернеті, або до яких-небудь ресурсів, необхідно реєструвати передавач і отримати ліцензію.

Отже, сам факт створення нормативної бази щодо передачі даних через контрольовані національним державним центром радіочастот потоків даних, які є сталими, не можуть бути застосовані до неоригінальних потоків даних через новостворені напівпровідникові вироби. Обов'язковою передумовою для визнання факту створення нетипової передачі цифрових потоків даних в якості юридичної підстави набуття особою права на такі потоки – провідники є факт значного внеску особи в отримання, перевірку та представлення змісту напівпровідникових виробів. Внесок у цьому розумінні може бути «суттєвим» як по своїх якісних, так і по кількісних показниках, а також того чи іншого. До цього слід додати, що тягар доведення факту внесення істотного внеску у створення нетипових об'єктів права інтелектуальної власності, як komponування напівпровідникових виробів, для передачі цифрових даних, покладається на розробника таких виробів.

**Ходаківський М.П.**, суддя,  
Жовтневий районний суд міста Дніпропетровська,  
тренер-викладач Національної школи суддів України,  
м. Дніпро, Україна

## **ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЩОДО ОХОРОНИ ТА ЗАХИСТУ КОНФІДЕНЦІЙНОЇ ІНФОРМАЦІЇ У СФЕРІ МЕДИЦИНИ**

Питання охорони та захисту конфіденційної інформації у сфері медицини є доволі проблемними і тому вимагають ретельного дослідження. З одного боку, «право доступу» до конфіденційних відомостей/даних медичного характеру потребує належної охорони та ефективних механізмів захисту від несанкціонованого втручання третіх осіб, з іншого – забезпечення доступу деяких третіх осіб до цих відомостей/даних може бути важливим для здоров'я та життя пацієнтів. Проте вирішення цієї проблеми вимагає узгодження інтересів різних сторін, врахування міжнародних та національних норм і стандартів щодо даного питання. І основна проблема полягає в забезпеченні балансу між захистом та охороною конфіденційної інформації у сфері медицини (медичних даних) та забезпеченням «законного інтересу» щодо інформації про свій стан здоров'я, а також доступу деяких третіх осіб до такої інформації.

Охорона суб'єктивного цивільного права та інтересу базується на засадах справедливості і нормах законів. Згідно з ч. 1 ст. 286 ЦК України та ст. ст. 39-1, 40 Закону України «Основи законодавства України про охорону здоров'я» встановлено для пацієнта право на: таємницю про стан його здоров'я, факт звернення за медичною допомогою, діагноз, а також про відомості, одержані при його медичному обстеженні. Медичні працівники та інші особи, яким у зв'язку з виконанням професійних або службових обов'язків стало відомо про хворобу, медичне обстеження, огляд та їх результати, інтимну і сімейну сторони життя громадянина, не мають права розголошувати ці відомості, крім передбачених законодавчими актами випадків. Це сприяє охороні суб'єктивних прав на конфіденційну інформацію у сфері медицини, надає властивості конфіденційності відповідній інформації, вилучає її із кола загальнодоступних відомостей. Охороні такої інформації сприяє обов'язок медичних працівників та інших осіб, яким вона стала відомою, утриматися від її розголошення.

Теоретичним підґрунтям правової охорони суб'єктивних прав на конфіденційну інформацію у сфері медицини може виступати



повага до конфіденційності інформації про стан свого здоров'я, що є невід'ємним принципом правової системи України. Вирішальною буде не лише повага до медичної таємниці пацієнта і захист приватного життя хворого, а також і забезпечення його довіри до працівників медичних закладів, до медичної професії та медичних послуг загалом [1, с. 176]. Відповідно до цього, охорона суб'єктивних прав на конфіденційну інформацію у сфері медицини спрямована не лише на пацієнта. Через довіру до системи охорони здоров'я у цілому завдяки її здатності зберігати без розголошення конфіденційні дані про пацієнта, стан його здоров'я, методи його лікування або прогнози щодо перебігу хвороби особи довіряють цій системі. Ця фідучіарність є частиною зобов'язань з надання медичних послуг і забезпечується щодо суб'єктивних цивільних прав саме інститутом охорони права на конфіденційність інформації у сфері медицини.

Концептуально необхідно розрізняти охорону та захист суб'єктивних прав на конфіденційну інформацію у сфері медицини. Так, іноді у літературі зустрічається контекст охорони прав на інформацію із невиправданим застосуванням терміну «захист». Так, деякі науковці зазначають, що на сучасному етапі розвитку правової науки та практики право на приватність забезпечується через захист персональних даних [2, с. 15]. Йдеться про захист даних у базах з технічними засобами (паролями, кодами доступу до інформації). Цим охороняються суб'єктивні цивільні права особи як засоби, що не припускають порушення прав на конфіденційну інформацію у сфері медицини.

До конфіденційної інформації у сфері медицини в аспекті охорони прав осіб, перш за все пацієнтів, слід віднести наступну інформацію. Так, вважається, що конфіденційною інформацією про особу серед іншої є інформація про стан здоров'я (ч. 2 ст. 11 Закону України «Про інформацію»). Згідно з Рекомендаціями Комітету міністрів Ради Європи R(97)5 щодо захисту медичних даних від 13.02.1997 р. медичні дані – це усі особисті відомості про стан здоров'я фізичної особи, а також відомості, які чітко та тісно пов'язані з відомостями про стан здоров'я і генетичними даними [3, с. 66]. Правила використання відомостей, що стосуються лікарської таємниці – інформації про пацієнта, на відміну від медичної інформації для пацієнта, встановлюються статтею 40 Основ законодавства України про охорону здоров'я. Таким чином, «медична інформація» є поняттям більш широким і включає в себе такий вид інформації з обмеженим доступом, як лікарська таємниця [1, с. 175]. Охорона суб'єктивних прав на конфіденційну

інформацію у сфері медицини розповсюджується на медичну інформацію. Остання визначається у ст. 3 Основ законодавства України про охорону здоров'я як інформація про медичне обслуговування особи або його результати, викладена в уніфікованій формі відповідно до вимог, встановлених законодавством, у тому числі інформація про стан здоров'я, діагнози та будь-які документи, що стосуються здоров'я та обмеження повсякденного функціонування/життєдіяльності людини. Частково об'єкт охорони щодо відповідної конфіденційної інформації впливає з поняття охорони здоров'я, викладеному у ст. 3 Основ законодавства України про охорону здоров'я. Це є інформація про збереження та відновлення фізіологічних і психологічних функцій, оптимальної працездатності та соціальної активності особи. Відтак, об'єктом правової охорони суб'єктивних прав на конфіденційну інформацію у сфері медицини є вказані вище дані.

Знаходячи співвідношення між охороною та захистом прав слід відзначити, що окремими вченими поняття «захист» розглядається досить широко й фактично поглинає собою охорону цивільних прав. Так, деякі науковці зазначають, що система цивільно-правових способів захисту прав учасників визначається як сукупність спеціальних, можливих і допустимих заходів із відновлення порушеного немайнового права, недопущення і попередження його порушень, що передбачені законом [4, с. 140]. Тут до захисту прав включені не лише заходи з відновлення порушеного немайнового права, але й недопущення і попередження його порушень. Також обрання того чи іншого способу здійснення самозахисту належить особі, яка здійснює протидію порушенню належних їй або іншій особі суб'єктивних цивільних прав та охоронюваних законом інтересів, які на цей момент уже порушено чи є наявна загроза їх порушення в майбутньому [5, с. 215]. Загрозу порушення цивільного права тут визначено як захист цивільних прав. Захист за таким підходом нібито поглинає охорону цивільних прав. Такий підхід потребує подальшого аналізу.

Також під охороною права на інформацію про стан свого здоров'я деякі науковці пропонують розуміти систему засобів та способів, які забезпечують здійснення суб'єктивного права, попереджають можливості його порушення, а у разі порушення забезпечують його відновлення та усунення причин, що їх породжують. Таким чином, поняття «охорона права на інформацію про стан свого здоров'я» ніби охоплює поняття «захист права на

інформацію про стан свого здоров'я» [6, с. 140]. Хоча дана позиція є доволі спірною.

Насправді слід відзначити, що охорона прав і захист прав осіб виконують кожна свою функцію у цивілістиці й жодне з цих понять не поглинається іншим, вони доповнюють одне одне, аргументи до чого наводяться нижче.

Існує слушна позиція вчених, що відрізняють охорону і захист цивільних прав. Так, охорона права має постійний характер і метою її є забезпечення здійснення права, недопущення порушення. Натомість захист прав відбувається виключно за умови порушення або загрози їх порушення. Також деякі національні науковці обґрунтовують позицію, що право на охорону і захист суб'єктивних прав є різновидом гарантій здійснення прав. Можливість використання передбачених законом засобів охорони і захисту суб'єктивного права є одним із елементів самого суб'єктивного права. Потреба захисту цивільних прав виникає тоді, коли вони порушуються, заперечуються чи є перешкоди у їх здійсненні [7, с. 123]. Право на конфіденційну інформацію у сфері медицини охороняється до тих пір, поки воно не буде порушено, а у разі порушення такого права, правоволоділець може захистити його у будь-якій формі (зазвичай, у юрисдикційній) та належним способом, передбаченим чинним законодавством. Отже, під охороною прав осіб слід розуміти комплекс передбачених у законі заходів щодо їх поліпшення, зміцнення та розвитку, які застосовуються до моменту їх порушення. Коли ці права порушуються, йдеться вже про захист порушених прав. Таким чином, охорона цивільного права відбувається законом до того, як воно порушено й вона спрямована на недопущення порушення права. Це є засіб, що усуває перешкоди у здійсненні цивільних прав. Порушення права породжує відносини з його захисту.

Відтак, охорона суб'єктивних прав на конфіденційну інформацію у сфері медицини являє собою систему існуючих у цивільному законодавстві превентивних засобів, спрямованих на недопущення порушення вказаних суб'єктивних прав. Порушення прав на конфіденційну інформацію у сфері медицини є підставою для їх захисту.

Вважаємо, що система охорони суб'єктивних прав на конфіденційну інформацію у сфері медицини має передбачати не лише стійкі та ефективні механізми правового регулювання, але і містити технічні гарантії для запобігання несанкціонованому доступу, використанню та розголошенню особистої інформації про стан здоров'я. Ефективні заходи захисту мають включати безпечне

зберігання даних, шифрування даних, контроль доступу до інформації, забезпечення фізичної безпеки пристроїв збереження даних, а також резервне копіювання та збереження даних. Крім того, до ефективних заходів технічного захисту також має входити перевірка інформаційних систем на наявність уразливостей та регулярне оновлення програмного та апаратного забезпечення. Ці стандарти мають мати високий рівень відповідності суб'єктів до цих стандартів.

### *Література*

1. Майкут Х.В. Окремі аспекти цивільно-правової охорони права на таємницю про стан здоров'я. Науковий вісник Херсонського державного університету. 2014. № 6–1. С. 173–177.

2. Щерба М.Ю. Міжнародно-правове регулювання принципу конфіденційності у сфері охорони здоров'я. Прикарпатський юридичний вісник. Випуск 4 (13), 2016. С. 15–18.

3. Терешко Х.Я. Види інформації як об'єкта у сфері медичного обслуговування. Медичне право. 2019. № 1. С. 65–73.

4. Головатенко О.В. Правове регулювання відносин власності в акціонерних відносинах: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2011. 182 с.

5. Чепис О.І. До питання самозахисту цивільних прав та законних інтересів. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2015. Випуск 35. Том 1. Частина II. С. 213–217.

6. Ходєєва Н.В. Право на інформацію про стан свого здоров'я: цивільно-правовий аспект: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2017. 218 с.

7. Цивільне право України. Вид. 3. Ч. 1. / за ред. Р.Б. Шишки. Київ: Ліра-К, 2022. 796 с.

УДК 347.99:347.77 (043.2)

**Цибізова С.А.**, суддя,  
Полтавський районний суд Полтавської області,  
тренер-викладач Національної школи суддів України,  
м. Полтава, Україна

## **ДО ПРОБЛЕМИ ЗАХИСТУ ПРАВ У ДОМЕННИХ СПОРАХ**

Стрімкий розвиток технологій обумовлює появу нових, нетипових об'єктів, правове регулювання яких, на теперішній час є недосконалим. Одним із таких об'єктів є доменне ім'я. Визнаючи економічну цінність доменних імен та вважаючи їх об'єктами цивільних прав, сучасна національна доктрина не визначає місце

доменних імен у системі цивільного права. Частково це пов'язано зі складністю фізичної природи доменних імен, а частково з тим, що в національній цивілістичній традиції, яка сягає корінням у приватне право античного Риму, законодавчо закріплена плюралістична теорія розуміння сутності об'єктів цивільних прав, за якою під об'єктами цивільних прав, в першу чергу, розуміються речі, в тому числі гроші та цінні папери, а також, інше майно, майнові права, результати робіт, послуги, результати інтелектуальної, творчої діяльності, інформація, інші матеріальні і нематеріальні блага [1].

Доменні імена складно віднести до певної категорії об'єктів цивільних прав. Деякі вчені прирівнюють доменні імена до звичайних реквізитів, що застосовуються в документообігу. Інші – наполягають на віднесенні доменного імені до об'єктів права інтелектуальної власності, оперуючи при цьому, зокрема, властивостями доменного імені трансформуватися в засоби індивідуалізації та виконувати їх окремі функції [2]. Існують думки, що доменні імена слід розглядати як результати надання послуг або права на нематеріальну власність, що належать володільцю доменних імен [3]. Відсутність єдиного законодавчого підходу щодо визначення правового режиму доменних імен сприяє виникненню конфліктів між правоволодільцями об'єктів інтелектуальної власності та володільцями доменних імен.

На рівні національного законодавства вирішення доменних спорів в Україні не регламентовано, правовий режим доменних імен, як таких, не визначено. Така ситуація обумовлює існування законодавчих прогалин, що створює складнощі правозастосування при вирішенні доменних спорів. За таких обставин, іноземний досвід вирішення доменних спорів сприятиме формуванню національного законодавства та усталенню юридичної практики щодо доменних імен.

В свою чергу, відсутність нормативного регулювання правовідносин щодо доменних імен, обумовлює виникнення певних складнощів при здійсненні захисту прав у цій сфері. Неюрисдикційні форми захисту, як правило, є неефективними. Особа, права якої порушено, може звернутися до арбітражу, чи обрати судовий захист. У разі арбітражного вирішення спору, коло заявників та вибір способів захисту прав – є обмеженим. При зверненні за вирішенням спору до суду, виникають складнощі правозастосування, викликані «нетиповістю» доменних імен, зокрема, щодо визначення норм права, які підлягають застосуванню до спірних правовідносин, а також – належних та ефективних способів захисту прав.

В міжнародній юридичній практиці більшість доменних спорів вирішується арбітражними установами згідно з Єдиною політикою вирішення суперечок щодо доменних імен (UDRP – Uniform Dispute Resolution Policy), запровадженою у 1999 році Інтернет-корпорацією з присвоєння імен та номерів («ICANN»). Не всі національні домени верхнього рівня (ccTLD) прийняли Уніфіковану політику вирішення суперечок щодо доменних імен, натомість, деякі з них використовують її варіації. Так, з 19 березня 2019 року вступила в дію Політика вирішення спорів щодо доменних імен в домені .UA. – UA-DRP, затверджена ТОВ «Хостмайстер» (Адміністратором публічного домену .UA) 19 березня 2019 року. (Політика .UA) (остання редакція набула чинності 6 травня 2021 року) [4].

Порівняно з UDRP Політика .UA має важливі відмінності, які дещо спрощують адміністративне провадження за скаргою. Так, в рамках Політики .UA достатньо, щоб Позивач довів, що реєстрація або використання доменного імені є недобросовісною, тоді як UDRP вимагає від заявника довести і те, й інше. Взаємна юрисдикція поширюється на суди України. Заявник може обрати українську, англійську, чи російську мову судочинства [5].

Враховуючи швидкість процедур, зручність електронного провадження, репутацію та досвід Центру VOIC, адміністративні процедури розгляду доменних спорів, з одного боку, є гарною альтернативою судовому розгляду. Разом із тим, слід врахувати, що такі процедури доступні не для всіх доменів, застосування способів захисту є обмеженою (в рамках процедури можливе переделегування, видалення або внесення інших змін щодо реєстрації доменних імен, тоді як, застосування інших способів захисту, зокрема, відшкодування шкоди та стягнення збитків не передбачається), не виключається звернення сторін за судовим захистом, що має наслідком зупинення або припинення арбітражу.

В Україні більшість конфліктів щодо доменних імен вирішується за рахунок судового захисту, що обумовлюється доступністю судового збору, принципом остаточності судового рішення та варіативністю способів захисту. Разом із тим, судовий захист також передбачає певні проблеми.

Найчастіше в Україні доменні спори виникають із приводу захисту прав інтелектуальної власності на торговельну марку (товарний знак/знак для товарів та послуг) та комерційне (фірмове) найменування. Рідше – на географічне зазначення. Теоретично можливе звернення за захистом інших прав інтелектуальної власності, наприклад, авторського права.

На даний момент в Україні вищевказані спори розглядаються за правилами цивільного або господарського судочинства, залежно від суб'єктного складу учасників. Оскільки права та обов'язків учасників відносин щодо доменних імен законодавчо не врегульовані, то, й способи захисту таких прав законом не визначені. Звернення до суду із неналежним способом захисту може стати підставою відмови у позові. В свою чергу, визначені в законі способи захисту, у доменних спорах можуть виявитися не ефективними.

Підставою захисту прав у доменних спорах, як правило, є порушення прав інтелектуальної власності, тому належними способами захисту є ті, що застосовуються саме внаслідок порушення прав, а не їх невизнання чи оспорювання. Зокрема, такий спосіб захисту, як визнання права, констатує наявність певних прав та не передбачає вчинення дій для їх відновлення, а тому у доменних спорах може застосовуватися лише для констатування факту наявності у потерпілого прав на комерційне найменування або авторських прав.

Визнання правочину недійсним у класичних доменних спорах, які виникають із приводу порушення прав інтелектуальної власності не використовується, однак може допомогти потерпілому анулювати угоду, на підставі якої порушник використовує об'єкт права інтелектуальної власності у доменних іменах.

У разі, якщо потерпілий оскаржує рішення суб'єкта владних повноважень щодо набуття порушником прав на торговельну марку, таке рішення може бути визнане незаконним, що в свою чергу слугуватиме підставою втрати прав на використання даної торговельної марки у доменному імені.

Враховуючи, що доменні спори, зазвичай, впливають із порушення абсолютних прав інтелектуальної власності позивача, що не гуртуються на договорі, такі способи захисту, як примусове виконання обов'язку в натурі; зміна правовідношення; припинення правовідношення застосуванню у доменних спорах не підлягають.

Належними способами захисту, безпосередньо у доменних спорах, можуть бути припинення дії, яка порушує право та відновлення становища, яке існувало до порушення права, що, як правило, застосовуються разом.

Припинення дії, що порушує право у зазначеній категорії спорів, реалізується за рахунок спеціального способу захисту прав інтелектуальної власності – заборони вчинення певних дій. Відновлення становища, що існувало до порушення можливо досягнути за рахунок, наприклад, видалення доменного імені з реєстру.

Разом із тим для застосування ефективного способу захисту прав у доменних спорах суди використовують, як джерело права, правові звичаї, що втілюються у Інтернет-документах та відповідних регламентах. Так, в Україні існує стала судова практика щодо захисту прав потерпілого, шляхом переделегування доменних імен на його користь. Такий спосіб захисту відповідає міжнародній арбітражній практиці та фактично створює підстави для виникнення нових правовідносин між потерпілим і реєстратором, щодо делегування доменного імені, що, в свою чергу, унеможлиблює повторну реєстрацію спірного доменного імені на користь третьої особи.

Забезпечення належного рівня захисту прав інтелектуальної власності, зокрема, й у доменних спорах, можливо досягнути, в першу чергу, за рахунок реформування законодавства у цій сфері. Для такої мети слід звернутися до Європейського досвіду. Хоча судові рішення країн Європейського Союзу не можуть слугувати джерелом права для України, однак така практика може бути джерелом пізнання та використання задля вдосконалення законодавства.

Так, 6 серпня 2020 року Судом високої інстанції Парижу / Tribunal de grande instance de Paris/ (з 1 січня 2020 року – The Tribunal Judiciaire de Paris) ухвалено рішення по справі за позовом Компанії FACEBOOK, щодо порушення прав на відомі бренди, порушення прав на товарний знак, порушення прав на комерційне найменування та паразитизм.

В результаті розгляду справи суд заборонив Компанії CARGO MEDIA AG порушувати права позивача на знак Європейського Союзу № 9724774, зокрема, шляхом використання у доменних іменах позначення «Fuckbook» або будь-яке інше аналогічне позначення, що порушують права FACEBOOK INC на товарні знаки Європейського Союзу «Facebook» № 5585518 та 4535381. За кожний випадок порушення судом встановлено штраф у розмірі 500 євро. Суд також визнав завдання шкоди репутації брендів Європейського Союзу «Facebook» № 5585518 і 4535381, що є загальновідомими, особливо у Франції та Європейському Союзі та, зазначивши про ризики асоціації у громадській свідомості соціальної мережі Facebook, із сайтом знайомств порнографічного характеру Fuckbook, зобов'язав відповідача сплатити компенсацію у розмірі 15 000 євро за бренд, а разом 30 000 євро.

Суд визнав беззаперечним, завдання компанії FACEBOOK INC моральної шкоди в розмірі 5 000 євро та стягнув із відповідача компенсацію у розмірі 10 000 євро за акт паразитування [6].



На жаль, в національному законодавстві норми щодо можливості застосування судом при вирішенні доменних спорів санкції у вигляді штрафів, за кожен випадок порушення та альтернативної одноразової виплати, замість відшкодування збитків, відсутні.

За таких обставин, вбачається за доцільне розробити та впровадити відповідні зміни до чинного законодавства України у цій сфері.

### *Література*

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

2. Цибізова С.А. Щодо правової природи доменних імен. Всеукраїнська науково-практична конференція молодих вчених з проблем інтелектуальної власності «Законодавство України у сфері інтелектуальної власності та його правозастосування: національні, європейські та міжнародні виміри» (27 вер. 2019 р.). Київ: Київський нац. ун-т імені Тараса Шевченка. С. 345–346.

3. Claudio Caruana. The legal nature of domain names. URL: <http://www.elsa.org.mt/wp-content/uploads/2015/02/5.Caruana-Claudio-The-Legal-Nature-of-Domain-Names.pdf>.

4. Політика вирішення спорів щодо доменних імен в домені .UA. URL: <https://hostmaster.ua/policy/ua-drp/>.

5. WIPO. URL: <https://www.wipo.int/amc/uk/domains/cctld/ua/index.html>.

6. TJ Paris, ct0196, 6 août 2020, n° 16/10973. URL: [https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000043759838?init=true&page=1&query=Fuckbook&searchField=ALL&tab\\_selection=all](https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000043759838?init=true&page=1&query=Fuckbook&searchField=ALL&tab_selection=all).

УДК 347.8 (043.2)

**Чернега В.М.**, д.ю.н., доцент,  
Київський національний економічний університет  
ім. Вадима Гетьмана,  
Національний авіаційний університет,  
м. Київ, Україна

## **СИСТЕМАТИКА НОРМ-ДЕФІНІЦІЙ АВІАПРАВА В ФОКУСІ УВАГИ ЦИВІЛІСТА-СУЧАСНИКА**

Зазвичай, норми-дефініції права в центрі наукової уваги. Їх комплексно досліджено, приміром, у сучасній науці сімейного, цивільного та підприємницького права [1; 2; 3; 4]. Однак норми-дефініції авіаправа, що також мають важливе значення у механізмі правового регулювання, не студіювали вчені-сучасники. Це надає

потужний науковий потенціал для реалізації поставленої нижче мети публікації.

Метою дослідження є розкриття систематики норм-дефініцій авіаправа.

Багато норм-дефініцій авіаправа фігурують у ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України (далі – ПКУ). Частина з них є незмінними (стабільними), зокрема: «аварія», «авіаційна безпека», «авіаційна діяльність», «авіаційна подія», «аварійне обслуговування», «аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення», «авіаційні роботи», «авіаційний перевізник (авіаперевізник)», «авіаційний персонал», «авіаційний пошук і рятування», «авіація загального призначення», «аеродром державної авіації», «аеродром спільного використання», «аеродром цивільної авіації (цивільний аеродром)», «аеронавігаційне обслуговування», «багажна квитанція», «безпека авіації», «безпека польотів», «бронювання (резервування)», «вертодром», «використання повітряного простору України», «виріб авіаційної техніки», «виробник», «відмова в перевезенні», «дозвіл», «експериментальне повітряне судно», «експлуатант аеродрому», «експлуатант аеропорту», «експлуатант», «електронний квиток», «електронний купон», «емісія авіаційного двигуна», «єдиний міжнародний перевізний документ», «заборона використання повітряного простору України», «загальний повітряний рух», «зареєстрований багаж», «засоби зв'язку, навігації та спостереження (радіотехнічного забезпечення)», «землі аеропортів (аеродромів)», «злітно-посадковий майданчик», «інформація про безпеку польотів», «інцидент», «катастрофа», «квиток (пасажирський квиток та багажна квитанція)», «компоненти та обладнання», «користувач аеропорту (аеродрому)», «користувачі повітряного простору України», «літальний апарат», «лізинг з екіпажем (мокрый лізинг)», «лізинг без екіпажу (сухий лізинг)», «маршрут обслуговування повітряного руху», «метеорологічне обслуговування», «метод ортодромічної відстані маршруту», «метод прорейтового розподілу», «міжнародний аеропорт», «місце призначення», «наземне обслуговування», «небезпечний вантаж», «нерегулярне повітряне перевезення», «несупроводжуваний багаж», «об'єкти авіаційної діяльності», «об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху», «обмеження використання повітряного простору України», «обмін повітряними суднами та екіпажами», «обслуговування повітряного руху», «організація повітряного руху», «пасажир», «пасажир з обмеженими фізичними можливостями або особа з інвалідністю», «повітряна

лінія», «повітряне перевезення», «повітряне судно», «повітряний рух», «повітряний простір України», «пошкодження повітряного судна на землі», «планування та координація використання повітряного простору України», «приаеродромна територія», «провайдер аеронавігаційного обслуговування», «регулярне повітряне перевезення», «рейтинг», «розробник», «розслідування», «ручна поклажа (незарєєстрований багаж)», «серйозний інцидент», «сертифікат», «скасування рейсу», «слот-регулювання», «смуга повітряних підходів», «суб'єкт авіаційної діяльності», «суб'єкт наземного обслуговування», «тариф», «тілесне ушкодження із смертельним наслідком», «транспортна накладна (авіаційна вантажна накладна)», «цивільна авіація», «цивільне повітряне судно», «чартерне повітряне перевезення».

Окремі норми-дефініції авіаправа змінювалися українським законодавцем. Так, ідеться про норму-дефініцію «неналежне використання інформації про безпеку польотів», що фігурує в п. 66 ч. 1 ст. 1 ПКУ, зміненого згідно із Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо приведення законодавства у відповідність з Кримінальним процесуальним кодексом України» 16 травня 2013 року.

Такими, що вимагають уваги, є норми-дефініції авіаправа «аеродром» (п. 12 ч. 1 ст. 1 ПКУ), «аеропорт» (п. 17 ч. 1 ст. 1 ПКУ), «багаж» (п. 18 ч. 1 ст. 1 ПКУ), «вантаж» (п. 24 ч. 1 ст. 1 ПКУ), оскільки їх було викладено в редакції Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21 березня 2017 року. Однак наявні норми-дефініції авіаправа («державна авіація», «державне повітряне судно»), що найчастіше зазнавали змін. Адже визначення першого зі згаданих термінів, що закріплене в п. 30 ч. 1 ст. 1 ПКУ, змінювалося відповідно до законів України: «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про Національну поліцію»» від 23 грудня 2015 року; «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розмежування повноважень між центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері цивільного захисту, та центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільного захисту» від 21 квітня 2022 року. Норма-дефініція «державне повітряне судно», що фігурує в п. 31 ч. 1 ст. 1 ПКУ, трансформувалося згідно із законами України: «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з проведенням адміністративної реформи» від 4 липня 2013 року; «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям

Закону України «Про Національну поліцію»» від 23 грудня 2015 року.

Інші терміни, що використовуються у ПКУ, вживаються у значенні, наведеному у стандартах Міжнародної організації цивільної авіації та законодавчих актах України.

У процесі розвитку національного законодавства система норм-дефініцій авіаправа розширилася. Так, ч. 1 ст. 1 ПКУ доповнено п. 31-1 відповідно до Закону України «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення механізму справляння державних зборів за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України, та за кожну тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України» від 13 липня 2020 року, в якому фігурує визначення терміна «державний збір із суб'єкта авіаційної діяльності». Частина 1 ст. 1 ПКУ доповнено п. п. 31-2, 70-1 згідно із Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконному використанню» від 13 липня 2023 року, в яких фігурують такі норми-дефініції: «дистанційний пілот», «обладнання для дистанційного керування безпілотним повітряним судном».

Перспективним є студіювання питання про вдосконалення наукових підходів до вразливих норм-дефініцій авіаправа.

#### *Література*

1. Чернега В.М. Атипові норми цивільного права. Аналітично-порівняльне правознавство. 2023. № 3. С. 132–142. URL: <http://app-journal.in.ua/wp-content/uploads/2023/07/26.pdf>.

2. Чернега В.М. Атипові норми підприємницького права. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2023. Вип. 77. Ч. 1 С. 170–176.

3. Чернега В.М. Поняття, система та структура норм-дефініцій сімейного права. Порівняльно-аналітичне право. 2019. № 4. С. 149–152. URL: [http://papjournal.in.ua/wp-content/uploads/2020/08/PAP\\_4\\_2019.pdf](http://papjournal.in.ua/wp-content/uploads/2020/08/PAP_4_2019.pdf).

4. Чернега В. Спеціалізовані норми сімейного права. Підприємництво, господарство і право. 2021. № 1. С. 41–45.

**Білявська В.Є.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Філінович В.В., к.ю.н., доцент

## **ЗАХИСТ ПЕРСОНАЛЬНИХ ДАНИХ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Сучасний інформаційний простір України перебуває в умовах воєнного стану та створює ризики недобросовісного відстеження і використання особистих даних, орган державної влади та волонтерські організації. Забезпечення правового захисту персональних даних в умовах воєнного стану є важливим завданням для нашої держави та свідчить про необхідність удосконалення заходів приватності і підкреслює актуальність цієї проблеми в контексті сучасних викликів та загроз.

В Україні введено воєнний стан з 24 лютого 2022 року у зв'язку із збройною агресією російської федерації проти України [1].

Кількість військовослужбовців значно зросла, підвищуючи потребу в посиленому захисті своїх персональних даних. Особливості цього захисту полягає в забезпеченні військовослужбовців від ризиків неконтрольованого поширення їхньої інформації.

Відповідно до ст. 2 Закону України «Про захист персональних даних» є обробка персональних даних – будь-яка дія або сукупність дій, таких як збирання, реєстрація, накопичення, зберігання, адаптування, зміна, поновлення, використання і поширення, знеособлення, знищення персональних даних, у тому числі з використанням інформаційних (автоматизованих) систем [2].

Як стверджує з Т.П. Попович, що право на захист персональних даних в інтернеті визначається як забезпечення особистої впевненості особи у збереженні її інформації. У цьому контексті важливим є визнання того, що головна відповідальність за забезпечення цього права лежить на державі. Держава повинна приймати належні закони, створювати відповідні інституції, впроваджувати організаційно-технічні заходи для збереження особистих даних, забезпечувати конфіденційність цих даних та встановлювати правила обробки інформації, включаючи механізми отримання згоди від особи на її обробку [3, с. 54].

Гарантується ч. 2 ст. 11 Закону України «Про інформацію», що не допускається збирання, зберігання, використання та поширення конфіденційної інформації про особу без її згоди, крім випадків,

визначених законом, і лише в інтересах національної безпеки, економічного добробуту та захисту прав людини. До конфіденційної інформації про фізичну особу належать, зокрема, дані про її національність, освіту, сімейний стан, релігійні переконання, стан здоров'я, а також адреса, дата і місце народження [4].

У ст. 8 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод 1950 року, передбачено право кожного: на повагу до свого приватного і сімейного життя, до свого житла і кореспонденції [5].

У липні 2022 року внесені зміни до Закону України «Про захист персональних даних», а саме до ч. 2 ст. 30, що стосується передачі персональних даних іноземним суб'єктам під час воєнного стану та протягом 6 місяців після його закінчення. Зазначено, що така передача даних дозволяється, якщо це є необхідним для надання медичної або реабілітаційної допомоги за допомогою телемедицини може здійснюватися із забезпеченням захисту персональних даних відповідно до законодавства тієї країни, в якій медичному працівнику, фахівцю з реабілітації чи закладу охорони здоров'я, що надає медичну або реабілітаційну допомогу, надано право на провадження медичної практики [2].

Передбачена відповідальність за порушення правил користування персональними даними у ст. 182 КК України та ст. 188-39 КУпАП.

Роз'яснення, надане ГО «Платформа прав людини», вказує на способи, якими суб'єкти персональних даних можуть захищати свої права суб'єкти персональних даних можуть: запитувати інформацію про свої дані і їх обробку; отримувати відповідь щодо обробки своїх даних; вимагати припинення обробки своїх даних; вимагати зміни або видалення своїх даних; відкликати згоду на обробку даних (якщо така згода надавалася) [6].

Саме тому Офіс омбудсмена розробив рекомендації державним органам, підприємствам та громадянам, щодо можливого обмеження права на приватність, обов'язків забезпечення захисту даних, правових підстав для обробки та захисту даних на тимчасово окупованих територіях.

Отже, в контексті воєнного стану в Україні захист персональних даних закономірно стає питанням другорядним. Разом з тим, не потрібно нехтувати, адже неконтрольоване поширення особистої інформації військовослужбовців може загрожувати їхній безпеці. Тому забезпечення конфіденційності та безпеки даних громадян, а також дотримання законодавства та міжнародних стандартів є надзвичайно доцільним сьогодні. Нові законодавчі зміни та

рекомендації спрямовані на захист конфіденційності та безпеки персональних даних в умовах війни.

### *Література*

1. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24 лют. 2022 р. № 64. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397> (дата звернення: 06.10.2023).

2. Про захист персональних даних: Закон України від 01 чер. 2010 р. № 2297-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297-17#Text> (дата звернення: 06.10.2023).

3. Попович Т.П. Право особи на захист персональних даних в Інтернеті: теоретико-правові аспекти. Аналітично-порівняльне правознавство. 2021. № 2. С. 51–54.

4. Про інформацію: Закон України від 02 жовт. 1992 р. № 2657XII. Відомості Верховної Ради України. 1992. № 48. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2657-12#Text> (дата звернення: 06.10.2023).

5. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод: Європейська конвенція з прав людини від 17 лип. 1997 р. URL: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_004](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_004) (дата звернення: 06.10.2023).

6. Як суб'єкту персональних даних можна захистити свої права у період воєнного стану? URL: <https://euprostitir.org.ua/stories/179595> (дата звернення: 06.10.2023).

УДК 342.72 (043.2)

**Дем'янюк І.О.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Кожевникова В.О., д.ю.н., доцент

## **ПРОБЛЕМИ АВІАЦІЙНОЇ МЕДИЦИНИ**

Авіаційна медицина – це галузь медицини, яка займається здоров'ям і безпекою учасників авіаційних перевезень, які можуть бути пасажирами, пілотами, членами екіпажу або регулюючим персоналом.

Авіаційна медицина ставить своїми основними завданнями забезпечення здоров'я і безпеки пасажирів і персоналу авіакомпаній, діагностику і профілактику хвороб і станів, які можуть впливати на нормальне функціонування учасників авіаційних перевезень, а також проведення медичних експертиз і забезпечення відповідними медичними сертифікатами. Важливим напрямком авіаційної медицини є також дослідження впливу висоти,

гравітаційних навантажень, радіації та інших факторів на організм людини під час авіаційних польотів.

Вона є специфічною галуззю медицини, яка займається здоров'ям пілотів, кабінного персоналу та пасажирів.

Оскільки авіація – це високотехнологічна галузь, її медичні вимоги дещо відрізняються від звичайної загальної медицини. Проте, авіаційна медицина також зіткнулася з рядом проблем, які впливають на її ефективність і безпеку.

Авіаційна гігієна вивчає проблеми гігієнічного забезпечення польотів з метою проведення профілактичних заходів, спрямованих на забезпечення сприятливих санітарно-гігієнічних умов праці авіаційні фахівців і розроблення медико-технічних вимог до авіаційного обладнання, спеціальне спорядження тощо [1].

Ось деякі з найбільш поширених проблем: управління стресом, втома та боротьба зі сном, здоров'я пасажирів, медичне обладнання, медичні стандарти, подолання проблем.

Проблеми авіаційної медицини можуть виникати з різних причин, включаючи фізичні, психологічні та організаційні аспекти. Основні проблеми авіаційної медицини включають вплив високих навантажень на здоров'я пілотів, стрес, втому, не адаптованість до польотів на великі відстані та зміна часових поясів, а також нестачу висококваліфікованих лікарів та обмежені можливості їхньої діяльності на борту повітряного судна.

Авіаційна медицина – галузь медицини, яка займається здоров'ям пілотів та інших екіпажів повітряних суден, а також пасажирів, які перебувають в повітряних транспортних засобах.

У своїй історії авіаційна медицина стикнулася з численними проблемами, включаючи: акліматизація до висоти, вплив мікрогравітації, ураження шумом, забруднення повітря, фізична та психологічна напруга.

Ці проблеми викликали розвиток спеціальних норм та вимог до авіаційної медицини, що допомагають забезпечити максимальну безпеку пілотів, екіпажів та пасажирів під час перебування в повітрі [2].

Нині розвиваються такі напрямки медицини, як авіаційна фармакологія, авіаційна патофізіологія, авіаційна біохімія тощо.

Об'єктом вивчення авіаційної медицини є льотний, інженерно-технічний склад, а також особи, які здійснюють керування польотами та інших фахівці, які забезпечують виконання польотів.

Предмет дослідження – вивчення умов і особливостей фахової діяльності льотного складу та інших авіаційних спеціалістів,



специфічних станів людини у цих умовах, шляхів профілактики та лікування.

Основне завдання авіаційної медицини – забезпечення надійності льотної діяльності і безпеки польотів, розроблення заходів для підтримки здоров'я і фахового довголіття льотного складу, збереження високої працездатності в будь-яких видах польотів і за будь-яких умов [4].

Авіаційна медицина – окрема галузь медицини виникла на початку 20 століття.

Проблеми в авіаційній медицині в Україні можуть бути пов'язані з кількома факторами: недостатня увага до авіаційної медицини. Україна може не приділяти достатню увагу авіаційній медицині порівняно з іншими країнами. Це може бути пов'язано з фінансовими обмеженнями, нестабільністю в системі охорони здоров'я та відсутністю достатнього розуміння важливості авіаційної медицини; недостатня освіта та навчання. Україна може не мати достатнього числа спеціалістів з авіаційної медицини та недостатньо розвинутих навчальних програм. Це може призводити до недосяжності якісної медичної допомоги для авіакомпаній та пасажирів; відсутність регуляторного механізму. Необхідно мати ефективний регуляторний механізм, який би контролював якість медичної допомоги в авіаційній сфері. Відсутність такого механізму може призводити до непрофесійної практики та негативних наслідків для здоров'я пасажирів; відсутність координації. У авіаційній медицині важлива роль відводиться гармонійній співпраці між авіакомпаніями, медичними установами та правлінням цивільної авіації. Якщо ця координація відсутня або неефективна, можуть виникати проблеми з медичною допомогою пасажирів.

Ці питання можуть не стояти гостро в Україні через відсутність достатнього рівня уваги до них з боку влади та регулюючих органів. Також можуть виникати проблеми через відсутність розвинутих механізмів контролю та координації [5]. Хоча, на мою думку, питання авіаційної медицини не можна назвати негострим в українській літературі, оскільки ця тема є важливою складовою авіаційної безпеки. Існує ряд наукових та практичних досліджень, статей та книг, присвячених авіаційній медицині, які доступні в українській літературі. Проте, можливо, не всі ці матеріали доступні широкій аудиторії, що може вплинути на розповсюдження і розуміння питань авіаційної медицини серед широкої громадськості.

#### *Література*

1. Гавриленко М.І. Проблеми авіаційної медицини в Україні та шляхи

їх вирішення: монографія. Харків: НТМТ, 2015.

2. Горленко Ф.Р. Організаційне забезпечення авіаційної медицини в Україні: стан та перспективи розвитку. Київ: Національний авіаційний університет, 2017.

3. Грищенко А.В., Пономаренко Г.П., Мазурик А.М. та ін. Авіаційна медицина: підручник. Київ: ВПЦ «Київський університет», 2012.

4. Котляров В.В., Самохін А.В., Хамаза Н.В., та ін. Авіаційна та водний туризм: стратегія управління розвитком. Київ: Центр здоров'я, 2019.

5. Перков В.І. Гігієнічні аспекти забезпечення безпеки авіаційного персоналу. Київ: Аналітика, 2017.

УДК 342.72 (043.2)

**Дмитренко Д.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Белуга Ю.М., старший викладач

## **ДИСПОЗИТИВНІСТЬ ЯК ПРИНЦИП ЦИВІЛЬНОГО ПРОЦЕСУАЛЬНОГО ПРАВА**

В сучасній юридичній науці все більше уваги акцентується на закріпленні принципів як важливих складових елементу формування правового порядку. Це відбувається через розвиток правової системи та усвідомлення важливості врахування цінностей і ідеалів, що визначають суспільну дійсність.

Глибоке розуміння та правильне втілення принципів у цивільному процесі відіграють ключову роль у забезпеченні основних прав та свобод людини і гарантують правильне застосування законодавства. Наукове вивчення суті принципу диспозитивності, який є широко визнаним в цивільному судочинстві, обґрунтовується тим, що він служить інструментом для аналізу функціонування цивільного судочинства.

Для дослідження принципу диспозитивності як принципу захисту суб'єктивних прав необхідно перш за все розкрити поняття «диспозитивність». Диспозитивність (від лат. *Dispositus* – упорядкований, розподілений) – це можливість суб'єктів самостійно упорядкувати (регулювати) свої відносини, діяти на власний розсуд: вступати чи відмовитись від участі у правовідносинах, визначати їх зміст, здійснювати свої права або утримуватися від цього, з кількох запропонованих законом або договором варіантів поведінки обирати оптимальний з огляду власних інтересів [1, с. 53].

Принцип диспозитивності є загально визнаним у процесуальній науці принципом цивільного судочинства, відповідно до якого цивільні справи зазвичай порушуються, розвиваються, змінюються, переходять з однієї стадії процесу на іншу та припиняються під впливом переважно ініціативи осіб, які беруть участь у справі [3, с. 305].

На переконання О.В. Дейнеко, принципом диспозитивності є воля осіб у здійсненні суб'єктивних матеріальних і процесуальних прав, внаслідок реалізації цих прав виникають, змінюються або припиняються цивільні процесуальні правовідносини [4, с. 115].

В нині діючому Цивільному процесуальному кодексі України законодавцем, хоч і не застосовується поняття «принцип», однак вжито поняття «диспозитивність» та викладено наступний його зміст: «Суд розглядає цивільні справи не інакше як за зверненням фізичних чи юридичних осіб, поданим відповідно до цього Кодексу, в межах заявлених ними вимог і на підставі доказів сторін та інших осіб, які беруть участь у справі. Особа, яка бере участь у справі, розпоряджається своїми правами щодо предмета спору на власний розсуд. Таке право мають також особи (за винятком тих осіб, які не мають цивільної процесуальної дієздатності), в інтересах яких заявлено вимоги. Суд залучає відповідний орган чи особу, яким законом надано право захищати права, свободи та інтереси інших осіб, якщо дії законного представника суперечать інтересам особи, яку він представляє» [2].

Необхідно вказати, що особи, які беруть участь у справі, хоч і наділені процесуальними правами та мають право вільно ними розпоряджатися, але в межах закону і не суперечити йому.

Принцип диспозитивності у цивільному процесі передбачає, що сторони мають право самостійно визначати обсяг і зміст своїх вимог, захищати свої інтереси та укладати угоди на свій розсуд. Цей принцип грає важливу роль у забезпеченні принципу доступу до суду та прискоренні вирішення цивільних справ, оскільки дозволяє сторонам активно брати участь у процесі та вирішувати спірні питання за взаємною згодою, сприяючи мирному врегулюванню конфліктів.

Саме тому даний принцип залишається дуже актуальним у цивільному процесі і має важливу роль у сучасному правовому середовищі з таких причин: захист особистої автономії, адже він надає сторонам можливість самостійно визначати обсяг і зміст своїх вимог і захищати свої інтереси, що сприяє захисту особистої автономії та права на власну волю; сприяє мирному врегулюванню спорів, стимулює сторони до укладення угод і врегулювання

конфліктів шляхом мирних домовленостей, зменшуючи навантаження на судову систему; ефективність та раціональність, принцип диспозитивності дозволяє оптимізувати витрати часу та ресурсів суду, оскільки справи, що вирішуються за згодою сторін, можуть бути вирішені швидше і ефективніше; врахування індивідуальних потреб, він дозволяє сторонам зберігати контроль над процесом і адаптувати його до своїх індивідуальних потреб та ситуації; сучасні соціальні і економічні реалії – в умовах швидкого розвитку суспільства і технологій, принцип диспозитивності сприяє більш гнучкому і адаптивному регулюванню правових відносин.

Отже, принцип диспозитивності залишається актуальним і важливим для забезпечення справедливого та ефективного цивільного правосуддя в сучасному світі, відображає важливий аспект гарантування правосуддя, а саме забезпечення справедливого, ефективного та швидкого вирішення цивільних спорів, що є важливим для збереження довіри громадян до судової системи. Втілення цього принципу передбачає баланс між інтересами ефективності судочинства та захисту прав та інтересів сторін.

#### *Література*

1. Котуха О.С., Гентош Р.Є. Диспозитивність – принцип захисту суб'єктивних прав. Вісник Львівського торговельно-економічного університету. Юридичні науки. 2018. Вип. 7. С. 52–60.

2. Цивільний процесуальний кодекс України від 18 бер. .2004 р. № 40–41, 42. Ст. 492. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text>.

3. Неклеса Ю.В. Принцип диспозитивності цивільного процесуального права: проблеми дефініції. Форум права. 2010. № 3. С. 305–311.

4. Дейнеко О.В. Імперативно-диспозитивний метод цивільного процесу як форма реалізації принципу диспозитивності. Науковий вісник публічного та приватного права. Київ, 2019. № 4. С. 112–117.

**Євченко А.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Белуга Ю.М., старший викладач

## **ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАПЕРЕВІЗНИКА**

Аналізуючи цивільно-правову відповідальність авіаперевізника, слід зазначити, що сфера авіаперевезень характеризується множинністю джерел правового регулювання та подвійністю їх системи, адже включає в себе як акти національного законодавства, так і міжнародно-правові акти.

Відповідно до ст. 910 ЦК України за договором перевезення пасажиром одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажиром) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення. Укладення договору перевезення пасажиром та багажу підтверджується видачою відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів) [1].

Загальні положення про відповідальність перевізника закріплені у ст. 922, 924 ЦК України. Варто зауважити, що відповідальність авіаперевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час повітряного перевезення пасажирів будь-якими рейсами, обмежується сумою 4694 СПЗ щодо кожного пасажиром, що приблизно дорівнює 192 тис. грн (глава 5 розділ XXVI Авіаційних правил). Перерахунок сум, зазначених у СПЗ, у національну валюту здійснюється відповідно до вартості валют у СПЗ згідно з курсом Національного банку України на дату ухвалення судового рішення чи прийняття авіаперевізником рішення щодо претензії пасажиром [3].

Так, відповідно до п. 3 глави 3 розділу XXVII Авіаційних правил багаж вважається втраченим, якщо його не виявлено за результатами розшуку протягом 21 календарного дня з дати, наступної за тією, коли багаж повинен був прибути до місця призначення. Водночас перевізник наділений правом визнати багаж втраченим, не чекаючи спливу 21-денного строку. Саме з моменту визнання багажу втраченим пасажиром має право пред'явити перевізнику претензію щодо втрати багажу [3].

Відповідно до ст. 22 Монреальської конвенції відповідальність перевізника у випадку знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу обмежується сумою 1000 спеціальних прав запозичення (приблизно 41 тис. грн) стосовно кожного пасажира, за винятком випадків, коли пасажир зробив у момент передачі зареєстрованого багажу перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір. Подібне правило закріплено у Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу, однак межа відповідальності перевізника трохи вища – 1131 СПЗ (приблизно 46 тис. грн) (п. 2 глави 5 розділу XXVI Авіаційних правил) [4].

Проаналізуємо порядок захисту порушених прав пасажира. Авіаційні правила передбачають, що будь-яку претензію щодо неналежного перевезення пасажира або багажу має бути подано авіаперевізнику письмово та вручено або відправлено у строки, передбачені Монреальською конвенцією та чинним законодавством України. До претензії мають бути додані всі необхідні документи, що підтверджують права пасажира вимагати відшкодування залежно від того, щодо чого висувається претензія, у тому числі квиток (маршрут-квитанція), фіскальні чеки оплати послуг (окрім послуг таксі), квитанція про оплату наднормового багажу, відривний талон багажної ідентифікаційної бирки, акт про неналежне перевезення. Суму претензії має довести заінтересована особа [5, с. 292].

Слід зазначити, що Монреальською конвенцією передбачений спеціальний строк позовної давності, що становить два роки. Так, згідно із ст. 35 Конвенції право на відшкодування шкоди втрачається, якщо позов про відповідальність перевізника не подано протягом двох років з дати прибуття за призначенням або з дати, коли повітряне судно повинно було прибути, чи з дати зупинки перевезення [4].

Таким чином, аналіз законодавства України в частині цивільно-правової відповідальності авіаперевізника за порушення зобов'язань у сфері перевезення пасажирів та багажу дає підстави для висновку, що норми національного законодавства у цілому відповідають міжнародним актам у сфері авіаперевезень. Варто звернути увагу на властиву для цивільних правовідносин, що виникають з приводу цивільно-правової відповідальності авіаперевізника, презумпцію вини останнього, нормативне закріплення меж відповідальності перевізника та спеціальний порядок захисту порушених прав пасажира. Разом із тим актуальним є питання компенсації моральної шкоди, завданої

пасажиру як споживачу послуг з перевезення внаслідок неналежного виконання авіаперевізником своїх зобов'язань.

### *Література*

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 40–44. Ст. 356. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

2. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48–49. Ст. 536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

3. Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 26 лист. 2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення: 18.10.2023).

4. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 трав. 1999 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text) (дата звернення: 18.10.2023).

5. Соловійов Б.О. Цивільно-правова відповідальність авіаперевізника: окремі аспекти. Часопис Київського університету права. 2020. С. 291–296.

УДК 342.72 (043.2)

**Захарчук Н.П.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Дибань М.П., к.ю.н.

## **ТРУДОВА ФУНКЦІЯ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ В УКРАЇНІ: ЮРИДИЧНИЙ АНАЛІЗ**

В Україні та всьому світі повітряний транспорт забезпечує швидкісне сполучення між пунктами призначення, зокрема, шляхом здійснення регулярних внутрішніх та міжнародних рейсів. Таким чином, цивільній авіації належить провідне місце на шляху соціально-економічного розвитку України. Робота повітряного транспорту не може бути забезпечена без участі людини, а зважаючи на складність та потребу забезпечувати безпеку авіаційної діяльності трудові права та обов'язки працівників повітряного транспорту характеризуються своєю специфікою. Це своєю чергою свідчить про актуальність даного дослідження.

Загальновідомо, що трудова функція є головною умовою трудового договору працівника, а одним із основних принципів

трудового права є визначеність трудової функції. Відповідно до абз. 2 ст. 4-1 Кодексу законів про працю: «Трудова функція – це інтегрований, переважно автономний набір трудових дій, що визначається характерним для нього технологічним процесом та передбачає наявність певних компетентностей, необхідних для їх виконання» [1]. Серед науковців немає єдиного визначення поняття «трудова функція», проте більшість вчених дотримується думки, що трудова функція – це визначений централізованими актами законодавства про працю, локальними актами та угодою сторін, перелік трудових прав та обов'язків, які працівник на підставі знань (умінь) і професійної підготовки повинен виконувати відповідно до своєї спеціальності, кваліфікації, професії (посади) [2, с. 18].

На сьогодні трудова функція визначається, в першу чергу, нормативно-правовими актами, основними з яких є Національний класифікатор України ДК 003:2010 «Класифікатор професій», затверджений наказом Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживної політики від 28 липня 2010 року № 327. Аналіз у КП ДК 003:2010 груп та професійних назв робіт (професій), приналежних за своїми ознаками до діяльності підприємств, установ, організацій авіаційної галузі, дає підстави зробити висновок про те, що вони не є типовими. Кваліфікаційні характеристики з вимогами до рівня професійних знань і обов'язків для таких професій містить Випуск 68 «Авіаційний транспорт» [3].

Вимоги до рівня професійних знань і обов'язків деяких із цих професій регулюються і галузевими нормативно-правовими актами. Згідно з п. 9 ст. 1 Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 року [9] авіаційний персонал – це особи, які пройшли спеціальну фахову підготовку, мають відповідне свідоцтво і здійснюють льотну експлуатацію, технічне обслуговування повітряних суден, організацію повітряного руху, технічну експлуатацію наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження. Особливості та специфіка умов праці авіаційного персоналу відповідно до ч. 2 ст. 53 «Трудові відносини та соціальний захист авіаційного персоналу» Повітряного кодексу України встановлюються законодавством з урахуванням міжнародних вимог та рекомендацій щодо безпечних умов праці та особливих умов соціального захисту окремих категорій авіаційного персоналу [4]. Варто відмітити, що термін «авіаційний персонал» включає певні категорії працівників державної авіації, трудова діяльність яких пов'язана із здійсненням льотної експлуатації, технічним обслуговуванням, організацією повітряного руху і т. п.



Проаналізувавши згадані вище н.п.а. можна зазначити, що особливості трудової функції авіаційного персоналу обумовлені такими чинниками: 1) вимогами безпеки експлуатації повітряних суден та безпеки пасажирів на борту; 2) включенням спеціальності «авіаційний транспорт» до переліку регульованих професій, що мають додаткове регулювання для доступу до професії; 3) встановленням особливостей праці та кваліфікаційних вимог до осіб авіаційного персоналу, зокрема, і за льотними спеціальностями, з урахуванням міжнародних вимог та рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації; 4) правилами сертифікації і допуску авіаційного персоналу до авіаційної діяльності; 5) вимогою періодичного медичного обстеження, проходження періодичної професійної перевірки на підтвердження/відновлення наявності навичок [5, с. 145].

Отже, трудова функція авіаційного персоналу має свої риси, які роблять її унікальною і визначаються наступними аспектами: 1) централізоване регулювання прав і обов'язків авіаційного персоналу, включаючи установлення сталих функцій для членів екіпажу під час польоту на рівні закону; 2) диференціація трудових прав і обов'язків в залежності від критеріїв, таких як мовні навички, які визначають чи можуть працівники виконувати внутрішні або міжнародні рейси; 3) встановлення вікових обмежень для власників свідоцтв на певні види польотів; 4) конкретизація робочих завдань та обов'язків в залежності від різних етапів робочого часу членів екіпажу під час польотів, таких як польотний, передпольотний, післяпольотний час, аналіз польотів і т. д.

#### *Література*

1. Кодекс законів про працю України: Закон України від 10 груд. 1971 року № 322-VIII. Відомості Верховної ради УРСР. 1971., дод. до № 50. Ст. 375. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08#Text> (дата звернення 01.11.2023).

2. Синенко С.В. Специфіка трудової функції працівників авіаційного транспорту. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2016. № 3. С. 17–23.

3. Класифікатор професій: ДК 003:2010. Держ. ком. України з питань техн. регулювання та споживч. політики. [на зміну ДК 003:2005; чинний від 1 листоп. 2010 р.]. Київ: Держспоживстандарт України, 2010. 697 с.

4. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48/49. Ст. 536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення 01.11.2023).

5. Дігтяренко Г.В. Правові умови визначення трудової функції авіаційного персоналу в Україні. Юридичний вісник. Повітряне і космічне

УДК 342.72 (043.2)

**Івахненко К.І.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Кожевникова В.О., д.ю.н., доцент

## **ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВАКЦИНОПРОФІЛАКТИКИ**

Сучасна реальність переконливо підтверджує, що здоров'я людини є однією з найбільших цінностей у нашому житті. Здоров'я населення загалом виступає як важлива складова соціального та економічного розвитку держави і є основою національної безпеки. Вакцинопрофілактика має важливі правові аспекти, які регулюються законодавством багатьох країн. Ці аспекти спрямовані на захист громадського здоров'я, зменшення ризику захворювань та контроль епідемій. Основні правові аспекти вакцинопрофілактики включають обов'язковість вакцинації, виняткові випадки, регулювання і безпеку вакцин, а також міжнародний аспект.

Забезпечення інформаційної згоди – важливий аспект вакцинопрофілактики. Людям повинна надаватися інформація про можливі ризики та користь вакцинації, і вони повинні мати можливість вільно вирішити, чи вакцинувати себе чи своїх дітей. У ст. 43 Закону України «Основи законодавства України про охорону здоров'я» закріплено, що згода інформованого пацієнта необхідна для застосування методів діагностики, профілактики та лікування. Щодо пацієнта віком до 14 років, медичне втручання здійснюється за згодою їх законних представників [1]. Частина 1 ст. 12 Закону України «Про захист населення від інфекційних хвороб визначає, що повнолітнім дієздатним громадянам профілактичні щеплення проводяться за їх згодою. Особам, які не досягли п'ятнадцятирічного віку, щеплення проводяться за згодою їх батьків. Особам віком від п'ятнадцяти до вісімнадцяти років профілактичні щеплення проводяться за їх згодою та за згодою батьків [2]. Вище наведені норми вказують на те, що вакцинація представляє собою право індивіда, яке він користується свідомо, урахувавши всі ризики та переваги. Згода людини на проведення вакцинації є обов'язковою, і вона повинна бути надана індивідом на основі адекватної інформації та усвідомленого рішення щодо її здоров'я.

Вакцинація – це рішення, яке належить до відповідальності самого пацієнта, оскільки це є його правом, а не обов'язком. Однак важливо розуміти, що в контексті вакцинації це рішення має соціальні віддзеркалення, оскільки від неї залежить не тільки здоров'я конкретної особи, але й громадське здоров'я. Згідно ст. 12 Міжнародного пакту про економічні, соціальні та культурні права, держави, окрім іншого, мають вживати заходи щодо попередження та лікування епідемічних захворювань та боротьби з ними [3].

Щодо проведення сучасної імунізації від COVID-19 певною прогалиною було те, що надзвичайного стану не було введено, а тимчасові обмеження і фактично обов'язкову вакцинацію від коронавірусної інфекції були запроваджені. Особливо це чітко видно на прикладі активізації імунізації від ковідної інфекції, оскільки у випадку відсутності щеплення від COVID-19 відбувалось відсторонення від роботи. Державою створені умови, в яких вакцинація є псевдо добровільною, а право її застосування переведено в категорію обов'язків фізичної особи [4].

Держава може вживати обов'язкову вакцинацію, проте це має бути зроблено з дотриманням законодавчих підстав та з урахуванням принципу пропорційності, щоб забезпечити легітимність та правомірність такого заходу. Для уникнення порушень прав громадян, також слід відзначити важливість чіткого законодавчого регулювання у сфері процедур вакцинації.

Необхідно внести в чинне законодавство норми та прозорі процедурні механізми, які б передбачали встановлення відповідальності за негативні наслідки, що виникли внаслідок вакцинації. Це допоможе встановити відповідальність за можливі помилки або ускладнення, що можуть виникнути внаслідок вакцинації, та заохочуватиме медичних фахівців до дотримання високих стандартів у вакцинаційних програмах. У сукупності ці заходи сприяли б підвищенню довіри громадян до процесу вакцинації і допомогли б усунути колізії в чинному законодавстві та недорозуміння на практиці, забезпечуючи ефективну та безпечну вакцинопрофілактику.

Не існує одного універсального рецепту, який однозначно переконає всіх людей в важливості щеплення. Загалом, підвищення рівня вакцинації вимагає комплексного підходу, який враховує кілька аспектів, включаючи довіру, доступність медичної допомоги, інформаційну роботу та підтримку з боку держави.

#### *Література*

1. Основи законодавства України про охорону здоров'я: Закон

України від 19 лист. 1992 р. № 2801-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2801-12>.

2. Про захист населення від інфекційних хвороб: Закон України від 6 квіт. 2000 р. № 1645-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1645-14#Text>.

3. Міжнародний пакт про економічні, соціальні та культурні права. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/go/995\\_042](https://zakon.rada.gov.ua/go/995_042).

4. Круглова О. Обов'язкова вакцинація: порушення особистих немайнових прав фізичної особи. Форум права. 2011. № 1. 538 с.

УДК 347.82 (043.2)

**Козир В.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Белуга Ю.М., старший викладач

## **ДОГОВІР АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ В УМОВАХ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ВОЄННОГО СТАНУ**

Перевезення як такі, та договори перевезення зокрема, напряду залежать від ситуації в країні (економічної, політичної, екологічної тощо). Без перевезень ми не можемо уявити собі життя, адже щодня стикаємося з пасажирськими перевезеннями, або ж перевезеннями вантажів, багажу, пошти. Причому, перевезення можуть бути здійснені як наземними видами транспорту, так і водними або ж повітряними.

З 24 лютого 2022 року вся Україна відчула, що таке справжня війна. Якись регіони постраждали менше, якись дуже сильно. Введення воєнного стану на території України стало наслідком великої кількості змін, в тому числі правового характеру. Відбулося стрімке превалювання публічного інтересу над приватним, необхідність жити за «новими правилами» з різного роду обмеженнями, зокрема, інтересів приватних осіб. Що ж стосовно перевезень, то абсолютно у всіх їх видах відбулися значні зміни, введено нові «правила» або ж обмеження, деякі види перевезень, як наприклад, авіаперевезення взагалі перестали використовуватися. Все зазначене в сукупності свідчить про актуальність та своєчасність аналізу питань щодо перевезень як таких, та договорів перевезення в умовах воєнного часу, реалій їх укладення та виконання.

Відповідно до чинного законодавства можемо виділити перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти, які здійснюються

за відповідним договором перевезення. Загальні умови перевезення визначаються ЦК України [1], іншими законами, транспортними кодексами (статутами) та іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них. В основному умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором. В результаті повномасштабного вторгнення країни-агресора на територію України всі сфери життя «завмерли» або ж почали функціонувати по-іншому. Це стосується і перевезень як таких. Одним з важливих напрямків економічного розвитку в Україні була галузь судноплавства та авіаперевезень. Війна, яка має місце сьогодні на території України, досить сильно підірвала розвиток цих галузей.

Що стосується перевезень повітряним транспортом, то закриття повітряного простору над Україною для цивільних рейсів також мають негативні наслідки. В контексті світовому – це стрімке зростання тарифів на авіаперевезення. Адже логістичні сполучення змінилися, вантажовідправники мають подвійне навантаження, багато рейсів було скасовано, внаслідок чого різко знизилася пропускна спроможність, яку надавали перевізники. Крім подовження самого маршруту перевезення не варто забувати й про необхідність використання більшої кількості пального, внаслідок чого підвищується ціна товару (що, в кінцевому результаті, лягає на споживача), а також негативно впливає на екологічну ситуацію в світі в цілому [3].

Відзначимо, що введення воєнного стану вплинуло не лише на міжнародні перевезення, але й внутрішні. Так, у квітні 2022 року були затверджені нові правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом [2], які визначили загальні положення, правила перевезення вантажів (зокрема, щодо укладення договору перевезення), вимоги щодо оформлення внутрішнього коносаменту, пакування та маркування вантажів, приймання вантажів до перевезення, здачу багажу.

Проведений аналіз особливостей інституту перевезень в умовах воєнного стану дає можливість стверджувати, що уряд робить все можливе, аби спростити ті види перевезень, які в умовах війни можуть реально функціонувати та приносити користь суспільству й державі. Спрощення відповідних процедур, надання можливості оформлення документації в електронному вигляді, укладення нових угод позитивно впливають на розвиток сфери перевезень, зокрема, та економіки, в цілому. Це надає сил і наснаги перевізникам та всім, хто приймає участь у даному процесі, допомагає вірити у мирне

майбутнє! Роль та місце договорів перевезення з врахуванням такого форс-мажору, як війна, не втратило своєї актуальності та, навпаки, продовжує займати відповідне місце в системі цивільно-правових договорів [4].

Можливість автоматичного продовження таких договорів або ж запровадження спрощеного режиму укладення виконання таких договорів (враховуючи реалії воєнного часу) також стимулює учасників правовідносин до співпраці. Особливу роль в даних умовах відіграє підтримка нашої країни міжнародними партнерами, як на офіційному (законодавчому рівні), так і суспільством країн, які приймають тимчасово переміщених осіб з України, надають їм допомогу, в тому числі в сфері перевезень пасажирів та багажу; поставок гуманітарної допомоги тощо.

#### *Література*

1. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення 18.10.2023).

2. Про затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом: Наказ Мінінфраструктури від 15 квіт. 2022 р. № 220. URL: <https://document.vobu.ua/doc/13370> (дата звернення 18.10.2023).

3. Приленський І. Загальна характеристика договору перевезення пасажирів повітряним транспортом за законодавством України. Юридичний вісник Одеської юридичної академії. 2021. Вип. 5. С. 115–122.

4. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Державної авіаційної служби України від 26 лист. 2018 р. № 1239. Офіційний вісник України. 2019. № 18. Ст. 625.

УДК 334.7:004:34 (043.2)

**Колонська В.М.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Філінович В.В., к.ю.н., доцент

### **ПРОБЛЕМИ ДОСТУПУ ДО ІНФОРМАЦІЇ ЯК ПРАВА ФІЗИЧНОЇ ОСОБИ**

Належний доступ громадян до інформації є дуже важливим фактором національної безпеки та забезпечення суверенітету. Доступ до інформації сприяє розвитку суспільства, особливо

громадян, адже за допомогою обміну інформацією може відбуватися конструктивний діалог між владою та громадянами.

Відповідно до ст. 34 Конституції України кожному гарантується право на свободу думки і слова, на вільне вираження своїх поглядів і переконань. Кожен має право вільно збирати, зберігати, використовувати і поширювати інформацію усно, письмово або в інший спосіб - на свій вибір [2].

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про інформацію» інформація – це будь-які відомості та/або дані, які можуть бути збережені на матеріальних носіях або відображені в електронному вигляді [3].

Виділяють ознаки, які обумовлюють інформацію спеціальними властивостями: самостійність інформації відносно її носія; невичерпність інформації; багаторазове використання інформації; здатність до збереження, накопичення, стискання та інтегрування; системність інформації; збереження інформації, як у суб'єкта, що її надав, так і у суб'єкта, якому вона була надана.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про доступ до публічної інформації» публічна інформація – це відображена та задокументована будь-якими засобами та на будь-яких носіях інформація, що була отримана або створена в процесі виконання суб'єктами владних повноважень своїх обов'язків, передбачених чинним законодавством, або яка знаходиться у володінні суб'єктів владних повноважень, інших розпорядників публічної інформації [4].

Доступ до інформації може бути обмеженим лише за сукупністю встановлених умов, а саме: виключно в інтересах національної безпеки, територіальної цілісності або громадського порядку з метою запобігання заворушенням чи злочинам, для охорони здоров'я населення, для захисту репутації або прав інших людей, для запобігання розголошенню інформації, одержаної конфіденційно, або для підтримання авторитету і неупередженості правосуддя; розголошення інформації може завдати істотної шкоди цим інтересам; шкода від оприлюднення такої інформації переважає суспільний інтерес в її отриманні [1, с. 13].

Обмеження права збирати, отримувати, зберігати, використовувати і поширювати публічну інформацію можуть визначатися лише встановленими законом умовами зберігання, особливими умовами її зберігання. Органи влади прямо не зобов'язані надавати інформацію у відповідь на запити, а особи не мають права на отримання такої інформації. Однак, особи можуть отримати важливу інформацію, лише якщо держава вживе

позитивні заходи для публікації, надання або для розповсюдження запитуваної інформації, якою вона володіє.

Наприклад, у справі Гуерра та інші проти Італії заявники скаржилися на не вжиття владними органами міста належних заходів з метою інформування населення про ризики, пов'язані з функціонуванням хімічного заводу біля міста. За результатами розгляду заяви, Велика палата ЄСПЛ висловила позицію щодо нелогічності застосування статті 10 у даній справі, посилаючись на ті ж самі підстави, що й у вищезгаданій справі Леандер проти Швеції [1, с. 41].

У справі Сирбу та інші проти Молдови заявники не отримали своєчасного повідомлення про підвищення заробітної плати для працівників кількох міністерств, оскільки відповідні урядові рішення трималися в таємниці. В результаті заявник починає отримувати вищу зарплату на рік пізніше, ніж його колеги в інших підрозділах. Як наслідок, вони не можуть отримувати належну заробітну плату протягом тривалого періоду часу через відсутність доступу до інформації, яка стосується їх безпосередньо.

У справа Кенеді проти Угорщини заявник запитує певні документи в Міністерстві внутрішніх справ, йому відмовили в ознайомленні з документами та тій підставі, що вони становлять державну таємницю. Хоча заявник мав право отримати документи, які йому потрібні, і поширювати відповідно до рішення національних судів, йому не було надано доступ до них.

Право на інформацію гарантується Конституцією України та визначається світовою спільнотою одним з основних прав і свобод людини і громадянина, тому були розроблені принципи доступу до інформації, якою володіють національні органи. Гарантія цих принципів відображена не тільки в міжнародних актах, а й у національному законодавстві більшості країн світу.

Право на доступ до інформації – це можливість особи вільно збирати, зберігати, використовувати та поширювати інформацію усно, письмово або в інший спосіб. Такий доступ може бути обмежений лише в інтересах національної безпеки, територіальної цілісності чи громадського порядку, щоб запобігти заворушенням чи злочинам, захистити здоров'я населення, репутацію чи права інших осіб, запобігти розголошенню конфіденційної інформації або щоб охороняти авторитет правосуддя.

Існуючі проблеми доступу до інформації суттєво обмежують можливість пересічних громадян отримати важливу та необхідну інформацію, тому необхідність оновлення законодавства, особливо



щодо інформаційно-правових інститутів є гострою. Крім того, існує потреба у кодифікації існуючого інформаційного законодавства.

Потреба доступу до інформації виникає насамперед через неналежний нагляд за доступом до інформації та недосконале законодавство в самій Україні. Значна кількість нормативно-правових актів не адаптована до потреб суспільства через застарілу мораль, особливо у сфері інформаційного права, що не сумісно з сучасним рівнем розвитку відносин в інформаційній сфері.

Відсутність положень про скасування чи обмеження певних прав громадян в Інтернеті часто призводить до неконтрольованого обмеження прав громадян чи інших суб'єктів і навіть може призвести до появи загрози інформаційної безпеки.

Неналежний нагляд та правове регулювання права на доступ до інформації включає кілька аспектів, кожен з яких різною мірою призводить до виникненню спільних проблем в інформаційній сфері.

Найкращим способом забезпечення відкритості та прозорості влади є налагодження ефективного діалогу з громадськістю на всіх етапах прийняття адміністративних рішень та управління державно-важливими справами, забезпечення повної та об'єктивної інформації органами державної влади.

Отже, право на доступ до інформації означає можливість особи вільно збирати, зберігати, використовувати та поширювати інформацію усно, письмово чи в інший спосіб на свій вибір. Існуючі проблеми з доступом до інформації суттєво обмежують можливість пересічних громадян отримати важливу та необхідну інформацію, тому існує нагальна потреба в оновленні законодавства, особливо законодавства щодо правового режиму інформації.

#### *Література*

1. Баленко М.С. Проблеми доступу до інформації. Національний університет «Острозька академія», 2020. 73 с.

2. Конституція України від 28 черв. 1996 р. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.

3. Про інформацію: Закон України від 02 жовт. 1992 р. № 2657-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2657-12#Text>.

4. Про доступ до публічної інформації: Закон України від 13 січ. 2011 р. № 2939-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2939-17#Text>.

**Кохтюк В.А.**, здобувач вищої освіти  
другого(магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Кожевникова В.О., д.ю.н., доцент

## **ПРАВО НА НАДАННЯ ІНФОРМАЦІЇ ПРО ПАЦІЄНТА БЕЗ ЙОГО ЗГОДИ ЧИ ЗГОДИ ЙОГО ЗАКОННОГО ПРЕДСТАВНИКА**

Захист інформації про пацієнта регулюється широким колом нормативно-правових актів. Право на нерозголошення конфіденційної інформації про людину гарантується Конституцією України (статті 32 (ч. 2), 34 (ч. 3)). Право на лікарську таємницю закріплене в Основах законодавства України про охорону здоров'я (статті 39 (ч. 2, 5), 39-1, 40, 43 (ч. 1)). Окремі аспекти визначені у Сімейному кодексі України (стаття 30), Цивільному кодексі України (статті 285 (ч. 2, 4), 286), Кримінальному кодексі України (статті 132, 145), Законі України «Про інформацію» (стаття 21 (ч. 2)).

Конституційний Суд України у своєму рішенні від 30 жовтня 1997 р. № 5-зп/1997 зазначив, що всі дані, які становлять зміст поняття «медична інформація» є конфіденційними. На міжнародному рівні Лісабонська декларація щодо прав пацієнта від 1 жовтня 1981 р. встановлює, що пацієнт має право очікувати, що його лікар буде поважати конфіденційний характер медичних та особистих відомостей про пацієнта [1]. Міжнародний кодекс медичної етики від 1 жовтня 1949 р. серед обов'язків лікаря виділяє обов'язок тримати в абсолютній таємниці все, що він знає про свого пацієнта, навіть після смерті останнього [2].

Уся медична і немедична інформація про стан здоров'я пацієнта є медичною таємницею. Чинне вітчизняне законодавство передбачає відповідальність за розголошення лікарської таємниці. Може застосовуватись як адміністративна, так і кримінальна відповідальність. Проте існують чітко визначені випадки, коли розголошення такої інформації може відбуватись без згоди пацієнта або його законного представника. Більше того, окремі нормативно-правові акти, визначають надання такої інформації не як право лікаря на розголошення медичної таємниці, а як обов'язок.

Наприклад, медики зобов'язані інформувати відповідні державні органи про народження, мертвонароджених, смерть, поширення інфекційних хвороб, випадки жорстокого поводження з дітьми.

Лікар, медсестра, будь-який інший медичний працівник чи інші особи, яким у зв'язку з виконанням їх професійних або службових

обов'язків стало відомо про хворобу, не мають права розголошувати будь-які відомості про пацієнта, крім передбачених законодавчими актами випадків. У кожному конкретному випадку лікар чи будь-який інший медпрацівник мусить дотримуватись законодавчих норм, на підставі якої він надає медичну інформацію і розголошує медичну таємницю. Найчастіше підставою для надання медичної інформації є запит, оформлений в установленому законом порядку [3, с. 127].

Проаналізувавши норми права, які містять дозвіл на поширення інформації про пацієнта без його згоди, можна виділити наступні групи правомірного порушення лікарської таємниці: загроза будь-якому людському життю; з'ясування обставин правопорушення; передумови підозри умови нанесення травм пацієнта; письмове звернення визначених законом інстанцій щодо проведення експертизи для допомоги слідству; обстеження і лікування громадянина, неспроможного через свій стан виявити власну волю; загроза розповсюдження інфекційних захворювань, масових отруєнь та уражень; підстави вважати, що шкода здоров'ю громадянина спричинена протиправними діями.

Таким чином, законодавець чітко надає перелік випадків, коли поширення інформації без згоди пацієнта або його законного представника вважається правомірним. Проблематичним в даному випадку є недосконалість нормативного апарату, оскільки випадки правомірного поширення такої інформації містяться в багатьох нормативно-правових актах, внаслідок чого людина, яка немає відповідних знань права, не зможе самостійно визначити чи відбулось порушення її права на захист інформації чи ні.

#### *Література*

1. Лісабонська декларація стосовно прав пацієнта від 01 жовт. 1981 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/990\\_016](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/990_016) (дата звернення: 18.10.2023).
2. Міжнародний кодекс медичної етики. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/990\\_002#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/990_002#Text) (дата звернення: 18.10.2023).
3. Терешко Х.Я. Право на медичну інформацію: деякі аспекти. Медичне право, 2017. С. 125–131. URL: [https://www.academia.edu/38031928/Право\\_на\\_медичну\\_інформацію\\_деякі\\_аспекти\\_pdf](https://www.academia.edu/38031928/Право_на_медичну_інформацію_деякі_аспекти_pdf).

**Кушнір Я.Р.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Белуга Ю.М., старший викладач

## **ВАЖЛИВІСТЬ ПРИНЦИПУ ВЕРХОВЕНСТВА ПРАВА В ЦИВІЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ**

У 2017 році Президентом України було прийнято Закон № 6232, яким було внесено зміни в цивільне законодавство України та додано до принципів цивільного судочинства принцип верховенства права. Основоположний принцип верховенства права зображується, як один із фундаментальних та непорушних ідеалів сучасної демократії, якого мають дотримуватися усі без винятку інституції громадянського суспільства.

У цивільному законодавстві принцип верховенства права передбачає встановлення обов'язку суду здійснювати тлумачення законодавства, враховуючи пріоритетність прав людини під час вирішення судової справи. Здійснювати трактування цивільного законодавства можливо виключно на справедливому обмеженні прав людини. У разі недотримання принципу верховенства права в суспільстві може настати свавілля та мітинги. Але державні та судові органи не можуть діяти свавільно, оскільки мають певні обмеження в праві та законі.

Верховенство права передбачає, що людина та її права є найвищою цінністю, за своїм характером передбачає спрямування діяльності держави та судових органів на захист прав людини. Цей принцип зобов'язує суд при вирішенні справи давати таке тлумачення закону чи іншому правовому акту, яке б утверджувало права людини [1, с. 15].

Велике значення з точки зору ефективної реалізації зазначеного принципу має розуміння його змісту, особливо, зважаючи на те, що у самому тексті ЦПК відсутнє будь-яке його тлумачення. Так, на рівні цивільного процесуального законодавства верховенство права згадується у наступних контекстах: у п. 1 ч. 3 ст. 2 ЦПК воно визнається основною засадою (принципом) цивільного судочинства; у ч. 1 ст. 10 ЦПК зазначається, що суд при розгляді справ керується принципом верховенства права; у ч. 1 ст. 263 ЦПК міститься положення про те, що судові рішення повинно ґрунтуватися на засадах верховенства права, бути законним та обґрунтованим [2].

Дослідження верховенства права в цивільному судочинстві як принципу було здійснено Т.А. Цувіною. Автор надає теоретичну інтерпретацію феномену верховенства права як основоположного принципу цивільного судочинства і загальновизнаної норми міжнародного права *jus cogens*, міжнародного стандарту судового правозастосування, що визначає інституційні, процесуальні й компетенційні вимоги до суду і процесу здійснення правосуддя в цивільних справах. На її думку, принцип верховенства права в цивільному судочинстві має досліджуватися в міжнародно-правовому дискурсі захисту прав людини з урахування особливостей сфери здійснення правосуддя в цивільних справах, а принципи цивільного судочинства становлять складну ієрархічну систему, що утворюється внаслідок «розгортання» ідеї верховенства права.

Принцип верховенства права є метапринципом, «парасольковим» основоположним принципом цивільного судочинства, що об'єднує в собі: а) підпринципи, що забезпечують власне процесуальні характеристики верховенства права та є ядром розуміння поняття належної судової процедури, доступність правосуддя, незалежність і неупередженість суду, право бути почутим; б) підпринципи, що визначають сталість правозастосування під час здійснення правосуддя в цивільних справах, до яких належать законність і правова визначеність; в) підпринцип, що забезпечує дотримання балансу приватних і публічних інтересів під час здійснення правосуддя і легітимність обмежень прав людини, яким є пропорційність [3, с. 7, 22, 23].

На думку юридичного дослідника С. Шевчука принцип верховенства права передбачає дотримання юридичного стандарту ухвалення судового рішення, що за своїм змістом засвідчує неупередженість правосуддя та намагання суддів поновити справедливість ухваленням рішення [4, с. 12].

Крім того, сучасний рівень професіоналізму судової практики, який має формуватися під впливом ідеї, принципу верховенства права, безперечно, передбачає виведення стану правореалізації на рівень розмежування судового тлумачення позитивного та природного права [4, с. 93].

Отже, підводячи підсумки, можна зробити висновок, що принцип верховенства права в цивільному законодавстві на сьогоднішній день визначається, як стандарт судового правотлумачення і правозастосування. Застосовується представниками судових органів під час цивільного судочинства з метою дотримання та

забезпечення справедливого судового розгляду та підвищення ефективності цивільного судочинства.

#### *Література*

1. Цивільний процес: підручник / за заг. ред. Р.М. Мінченко, І.В. Андронов та ін. 2-е вид., переробл. і доповн. Київ: Інститут законодавства Верховної Ради, 2016. 756 с.

2. Цивільний процесуальний кодекс України. Відомості Верховної Ради України, 2004. № 40–41, 42. Ст. 492.

3. Цувіна Т.А. Принцип верховенства права у цивільному судочинстві: теоретико-прикладне дослідження: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Харків, 2021. 39 с.

4. Цивільне право України: нові виклики і перспективи розвитку: матеріали XVIII міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 98-й річниці з дня народж. д-ра юрид. наук, проф., чл.-кор. АН УРСР В.П. Маслова (Харків, 28 лют. 2020 р.). Харків: Право, 2020. 480 с.

УДК 342.72 (043.2)

**Кушнір Я.Р.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Філінович В.В., к.ю.н., доцент

### **ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ У ПРАВОСУДДІ**

Штучний інтелект – це комплекс методів і технологій, які дозволяють комп'ютерам обробляти та аналізувати велику кількість даних для розв'язання складних завдань. Теоретично ШІ намагається наслідувати роботу людського мозку, особливо за допомогою нейронних мереж – це біологічний аналог комп'ютерних алгоритмів, які можуть бути використані для допомоги людям у рішенні широкого спектру завдань.

Проте важливо пам'ятати, що ШІ не здатний повністю відтворити всі аспекти людського інтелекту, зокрема емоції, які не можуть бути автоматично передані комп'ютерам. Крім цього, ШІ може мати помилки та збої в роботі.

Використання ШІ в судовій системі вимагає доступу до великих обсягів відкритих даних, а також безперешкодного доступу до цих даних. Це є важливою передумовою для успішного впровадження ШІ в правосуддя.

Одним із завдань щодо правосуддя, передбачених Концепцією розвитку штучного інтелекту в Україні, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2020 р. № 1556-р, є

забезпечення винесення судових рішень у справах незначної складності (за взаємною згодою сторін) на основі результатів аналізу, здійсненого з використанням технологій штучного інтелекту, стану дотримання законодавства та судової практики [1].

Це підсилюється і сучасними реформаційними тенденціями у галузі цивільного законодавства, зокрема постановою Кабінету Міністрів України від 17.07.2019 р. № 650 «Про утворення робочої групи щодо рекодифікації (оновлення) цивільного законодавства України» [2], започатковано комплексну роботу над процесами якісних та змістовних трансформацій цивільного законодавства України. Членами Робочої групи, утвореної цією Постановою, навіть було підготовлено Концепцію оновлення Цивільного кодексу України, в якій ставиться завдання у процесі нормопроекування визначитися з принципами взаємодії людини з автономними роботами та штучним інтелектом [3]. Тобто процеси реформування судочинства в Україні мають стосуватися також і якісного формування норм матеріального права.

Недавно Вища Рада Правосуддя затвердила проект розпорядження Кабінету Міністрів щодо реалізації Концепції розвитку штучного інтелекту в Україні. Пропонується розпочати пілотний проект, де штучний інтелект використовуватиметься в одному з судів на першому рівні розгляду адміністративних правопорушень. Однак така ініціатива повинна бути супроводжена розробкою та впровадженням відповідних правових норм, які гарантуватимуть правильне використання штучного інтелекту в судових процедурах. В іншому випадку може виникнути загроза порушення принципів, що стосуються виключно судової юрисдикції та незалежності суддів, що може підірвати принцип законності та пріоритету права. Використання штучного інтелекту в системі правосуддя має на меті підвищити ефективність та якість правосуддя.

В Україні впровадження штучного інтелекту в сферу правосуддя відбувається досить повільно, і це відстає від світового досвіду, оскільки країни, такі як Китай, США, Японія та Великобританія, вже мають практичні досягнення в цій сфері. Україна тільки зараз починає активно вивчати та впроваджувати штучний інтелект у правосуддя. Даний процес ще знаходиться на етапі тестування та вивчення.

Щодо США, то технології штучного інтелекту вже активно використовуються в правосудді. Зокрема, за допомогою алгоритму, розробленому Stanford Computational Policy Lab надається

інформація судді про оцінку ризиків під час обрання запобіжного заходу [4].

В Китаї вже працюють судді з штучним інтелектом, кібер-суди та виносяться вироки, що передаються через чат-програми. Таким чином вже розглянуто понад 3 мільйони судових справ з моменту запуску «мобільного суду» на платформі соціальних медіа WeChat. Серед переваг такого правосуддя юристи Китаю відмічають швидкість відправлення правосуддя, звертаючи увагу на те, що зволікання з прийняттям рішення є різновидом відмови у справедливості [5].

Досвід Франції спрямований не стільки на отримання користі від використання штучного інтелекту в цій сфері, скільки на запобігання можливим зловживанням. За аналіз моделі поведінки конкретного судді, що дозволяє спрогнозувати яке рішення у справі він може винести, запроваджена кримінальна відповідальність [4].

Впровадження штучного інтелекту в судову систему України в умовах росту цифровізації та збільшення обсягів майнових операцій через Інтернет може вирішити проблему зі зростаючою кількістю судових справ, пов'язаних з інтернет-покупками та онлайн-оплатою. Це може сприяти більш швидкому та ефективному розгляду таких справ.

Крім того, впровадження ШІ може мати позитивний вплив на економіку та бізнес в Україні. Відповідні системи можуть допомагати у вирішенні судових питань, пов'язаних з бізнесом, швидше та об'єктивніше, що сприяє стабільності та довірі до підприємницького середовища.

Однією з головних переваг використання ШІ є можливість зменшення впливу людського фактора, особливо в контексті можливого судового свавілля. Це означає більш об'єктивні та справедливі рішення, а також зниження можливості втручання у судовий процес з боку окремих осіб чи організацій.

### *Література*

1. Концепція розвитку штучного інтелекту в Україні, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1556-р від 2 груд. 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-2020-%D1%80#Text>.

2. Про утворення робочої групи щодо рекодифікації (оновлення) цивільного законодавства України: Постанова Верховної Ради України від 17 лип. 2019 р. № 650. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/650-2019-%D0%BF#Text> (дата звернення: 18.10.2023).

3. Концепція оновлення Цивільного кодексу України. Київ: Видавничий дім АртЕк, 2020. 128 с.

4. Рибікова Г.В. Використання штучного інтелекту в правосудді:



зарубіжний досвід. Матеріали III Міжнародного молодіжного наукового юридичного форуму, м. Київ, Національний авіаційний університет, 14–15 трав. 2020 р. Тернопіль: Вектор, 2020. С. 281–283.

5. In brave new world of China's digital courts, judges are AI and verdicts come via chat app. URL: <https://bitly.su/Be4c3r>.

УДК 341.824:338.47 (043.2)

**Мовчан В.В.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Стадніченко С.В., к.ю.н., докторант, адвокат

## **АНАЛІЗ НОВОВВЕДЕНЬ ЩОДО ВІДПУСТКИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

У зв'язку зі світовими подіями багато країн, в тому числі й Україна, неодноразово були змушені оголосити воєнний стан. Це рішення нерідко супроводжувалося не тільки військовими операціями, але й серйозними змінами в усіх сферах життя суспільства, включаючи трудові правовідносини.

Аналізувати нововведення, що відбуваються в контексті трудового права в умовах воєнного стану – це завдання першочергової важливості. Від цього залежить не лише благополуччя, а й стабільність суспільства, його готовність до вирішення існуючих викликів.

З часу повномасштабного вторгнення було втілено багато нововведень. На сьогодні це питання регулює Закон України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану», де згідно ч. 1 ст. 1 визначає особливості трудових відносин працівників усіх підприємств, установ, організацій в Україні незалежно від форми власності, виду діяльності і галузевої належності, представництв іноземних суб'єктів господарської діяльності в Україні, а також осіб, які працюють за трудовим договором, укладеним з фізичними особами, у період дії воєнного стану, введеного відповідно до Закону України «Про правовий режим воєнного стану» [1].

Законодавство все більше набирає обертів у питанні регулювання трудових правовідносин. Адже, перед нами вперше за всю історію незалежної України постає ситуація, коли ворог намагається повністю знищити та дестабілізувати ситуацію у країні. Це велике навантаження на трудову діяльність та збільшення ризику порушення трудових прав, а також основоположних прав,

таких як право на життя, право на свободу, право на працю та інших прав, які передбачені Конституцією України.

Частина 1 ст. 12 Закону України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану» закріплює права на щорічну відпустку тривалістю 24 календарні дні, тобто це як юридична гарантія забезпечення права працівника на відпочинок у період воєнного стану [1].

Воєнний стан є ситуацією, коли часто приймаються виключні заходи щодо забезпечення безпеки, врахування інтересів робітників і роботодавців стає складнішою задачею. Тому необхідно вивчити і проаналізувати нові норми, порівняти їх з традиційними, що діяли у мирний час, та оцінити їх вплив на робочі відносини під час воєнного стану.

М.О. Пижова у своєму дослідженні наводить перелік основних ознак юридичних гарантій: по-перше, слід говорити, що це державні гарантії (вони мають державну природу), адже вони створюються державою для виконання обов'язків, які покладені на неї. Крім того, виконання цих гарантій підтримується і забезпечується силою державного впливу аж до примусу; по-друге, їм притаманна загальність та універсальність; по-третє, гарантії формально визначені; по-четверте, гарантії є лакмусом суспільства, тобто відображають стан та рівень розвитку основних сфер суспільного життя [2].

Так, під відпусткою розуміють: самостійний вид часу для відпочинку, що передбачає широку диференціацію; вільний від роботи час, протягом якого за працівником зберігається місце роботи та посада; відпочинок протягом кількох днів поспіль із збереженням місця роботи та середнього заробітку; звільнення працівника від виконання службових обов'язків із збереженням місця роботи та середнього заробітку; безперервний вільний від роботи час, зі збереженням його місце роботи (посада) та заробітку [3].

Згідно ч. 2, 4 ст. 12 Закону України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану» у період дії воєнного стану роботодавець може відмовити працівнику у наданні будь-якого виду відпусток (крім відпустки у зв'язку вагітністю та пологами та відпустки для догляду за дитиною до досягнення нею трирічного віку), якщо такий працівник залучений до виконання робіт на об'єктах критичної інфраструктури. Протягом періоду дії воєнного стану роботодавець на прохання працівника може надавати йому відпустку без збереження заробітної плати без обмеження строку, встановленого частиною першою статті 26 Закону України «Про

відпустки». У період дії воєнного стану роботодавець за заявою працівника, який виїхав за межі території України або набув статусу внутрішньо переміщеної особи, в обов'язковому порядку надає йому відпустку без збереження заробітної плати тривалістю, визначеною у заяві, але не більше 90 календарних днів, без зарахування часу перебування у відпустці до стажу роботи, що дає право на щорічну основну відпустку, передбаченого п. 4 ст. 9 Закону України «Про відпустки» [1].

Отже, можна зробити висновок, що цей процес потребує особливого розгляду та правильного балансу інтересів держави та громадян. З одного боку, відпочинок потрібний для людей, щоб зберегти фізичне та психічне здоров'я та підтримувати продуктивність. З іншого боку, воєнний стан створює небезпеку та потребує мобілізації ресурсів для захисту національної безпеки. Тому, вироблення правил та обмежень, що регулюють відпустку в умовах воєнного стану є важливим завданням. Тільки за допомогою аналізу та розумного підходу можна забезпечити безпеку та ефективну роботу в умовах воєнного стану, не забуваючи про необхідність відпочинку та реабілітації громадян.

#### *Література*

1. Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2136-20#Text> (дата звернення: 04.11.2023).

2. Пижова М.О. Юридичні трудові гарантії: термінологічний аспект. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. Спецвипуск, том 2. 2019. С. 18–23.

3. Чебан Ю.Ю. Відпустка: теоретичні аспекти. Modern Economics. 2017. № 6. С. 221–227. URL: <https://modecon.mnau.edu.ua/issue/6-2017/UKR/cheban.pdf>.

**Можарівська І.В.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Кожевнікова В.О., д.ю.н., доцент

## **ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ СУРОГАТНОГО МАТЕРИНСТВА ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ**

Відповідно до Порядку застосування допоміжних репродуктивних методів в Україні, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України від 9 вересня 2013 року № 787, сурогатне материнство є однією з допоміжних репродуктивних технологій, що дозволяє парі, де один із партнерів має вроджені або набуті захворювання, які призводять до безпліддя, стати біологічними батьками своєї дитини, але водночас воно викликає значні юридичні та морально-етичні дискусії.

В Україні сурогатне материнство не заборонене законом. Згідно з ч. 7 ст. 281 Цивільного кодексу України, повнолітня жінка або чоловік мають право, за медичними показаннями, скористатися програмами допоміжних репродуктивних технологій у відповідності з встановленим законодавством порядком та умовами. Також, згідно з ч. 1 ст. 290 Цивільного кодексу України, повнолітня фізична особа, яка має право на власну діяльність, може бути донором крові, її компонентів, органів та інших анатомічних матеріалів, а також репродуктивних клітин [1, ч. 7 ст. 281, ч. 1 ст. 290].

Відповідно до ст. 48 Закону України «Основи законодавства України про охорону здоров'я» застосування штучного запліднення та імплантації ембріона здійснюється згідно з умовами та порядком, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, за медичними показаннями повнолітньої жінки, з якою проводиться така дія, за умови наявності письмової згоди подружжя, забезпечення анонімності донора та збереження лікарської таємниці [2, ст. 48].

Через специфіку договору сурогатного материнства необхідні особливі умови при його укладанні. Договір вважається укладеним, коли всі істотні умови у ньому були прийняті сторонами у відповідній формі. Істотні умови договору включають умови, що стосуються предмету угоди, умови, які законом визнані як важливі або необхідні для таких видів угод, а також всі умови, щодо яких хоча б одна із сторін вимагає досягнення згоди [1, ч. 1, 2 ст. 638].

Сутність договору про сурогатне материнство відіграє важливу роль, оскільки визначає самі обов'язки. Предметом договору про сурогатне материнство будуть виступати дії сурогатної матері з виношування, народження та передачі дитини генетичним батькам з дозволом на її подальшу реєстрацію.

Для укладення договору сурогатного материнства обов'язково потрібно укласти ще два окремі договори з медичним закладом, який має ліцензію на проведення допоміжних репродуктивних процедур. Ці договори укладаються окремо з кожною зі сторін угоди про сурогатне материнство і не входять до її складу.

Також, обов'язковою умовою також є наявність заяви сурогатної матері та письмової згоди чоловіка сурогатної матері, якщо вона перебуває в шлюбі, на проведення у відношенні до дружини процедури імплантації ембріона.

Договір щодо виношування дитини укладається перед проведенням самої процедури допоміжної репродуктивної технології, проте після того, як обидві сторони – сурогатна мати і замовники (замовник) – пройшли повне медичне обстеження.

При укладенні будь-якого договору важливо враховувати вимоги до його форми. Відповідно до частини 1 статті 639 Цивільного кодексу України, договір може бути укладений у будь-якій формі, якщо закон не встановлює певних вимог до форми договору. Однак, варто виключити можливість укладення договору в усній формі через його специфічність та з метою захисту прав та інтересів всіх сторін договору, а також правового статусу дитини.

Стосовно договору Ольга Розгон зазначає, що: «Обов'язково цей документ потрібно засвідчити у нотаріуса, адже саме це дозволяє, у разі оскарження договору в суді, підтвердити добровільність дій сторін» [3, с. 132].

Отже, договір вважатиметься укладеним з моменту підписання та його нотаріального посвідчення, і діятиме до тих пір, поки всі сторони не виконають повністю свої зобов'язання або не буде здійснено припинення зобов'язання іншим способом.

Згідно ст. 599 ЦК України зобов'язання припиняється виконанням, проведеним належним чином. При цьому слід відзначити наявність особливостей, пов'язаних із належним виконанням угоди, які необхідно враховувати при вирішенні питання щодо відповідальності. Якщо сурогатна мати виконала всі умови договору, але поставлена мета не була досягнута, то договір все одно має бути вважатися виконаним належним чином. Оскільки імплантація ембріону, виношування та створення сприятливих умов

для його внутрішньоутробного розвитку є самостійними юридично значущими подіями, які мають юридичну значимість для замовників.

Народження дитини з вадами здоров'я може вважатися неналежним виконанням договору, але це не повинно призводити до розірвання угоди, оскільки це морально несправедливо та є форс-мажорним випадком. Відповідно до ч. 3 ст. 143 СК України генетичні батьки не можуть бути позбавлені права залишити дитину в охоронному закладі в разі наявності істотних вад фізичного або психічного розвитку [4, ч. 3 ст. 143].

Можуть виникати випадки, коли ембріон не приживається в організмі сурогатної матері з біологічних причин. Важливо відзначити, що така ситуація не може вважатися неналежним виконанням умов договору сурогатною матір'ю, але може призвести до припинення угоди про сурогатне материнство без застосування цивільно-правової відповідальності.

Припинення договору про сурогатне материнство може мати різні підстави, такі як народження мертвої дитини, смерть сурогатної матері чи замовників. Бажано навіть в самому договорі завчасно вказати конкретних осіб, які виступатимуть стороною договору про сурогатне материнство в порядку правонаступництва. Також невирішеним залишається питання хто має першочергове право забрати та зареєструвати дитину, яка народжена сурогатною матір'ю після смерті генетичних батьків, якщо правонаступництво за договором не відбулося з незалежних від сторін причин – сурогатна матір чи можливі правонаступники з боку батьків.

Слушною видається позиція науковців щодо надання сурогатній матері права на здійснення державної реєстрації народження дитини в разі відмови генетичних батьків від дитини або їхньої смерті. Водночас автор зазначає, що матір'ю буде записано сурогатну мати, а батьком – чоловіка, за умови наявності його згоди щодо застосування щодо дружини допоміжних репродуктивних технологій (сурогатного материнства) або згоди на момент реєстрації дитини [5, с. 31].

Отже, укладення договору між сурогатною матір'ю та батьками в сурогатному материнстві є критично важливим етапом, оскільки цей документ регулює права та обов'язки сторін і забезпечує захист їхніх інтересів. При підготовці такого договору необхідно дотримуватися законодавчих норм, моральних та етичних принципів, а також враховувати унікальні аспекти конкретного випадку, щоб забезпечити стабільність та правову чинність усього процесу сурогатного материнства.

### *Література*

1. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 40–44. Ст. 356.
2. Основи законодавства України про охорону здоров'я: Закон України від 19 лист. 1992 р. № 2801-XII. Відомості Верховної Ради України. 1993. № 4. Ст. 19.
3. Розгон О. Сурогатне материнство: проблеми правового та договірного регулювання. Мала енциклопедія нотаріуса. 2010. № 3 (51). С. 120–140.
4. Сімейний кодекс України від 10 січ. 2002 р. № 2947-III. Відомості Верховної Ради України. 2002. № 21–22. Ст. 135.
5. Верес І.Я. Проблеми правового регулювання сурогатного материнства. Адвокат. 2013. № 3 (150). С. 27–31.

УДК 341.824:338.47 (043.2)

**Ніколайчук З.А.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Хмельницький університет управління та права ім. Леоніда Юзькова, м. Хмельницький, Україна  
Науковий керівник: Кожевникова В.О., д.ю.н., доцент

### **ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ ЗАСТОСУВАННЯ ЗВИЧАЮ ЯК ДЖЕРЕЛА МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО ПРАВА**

Перш, ніж заглиблюватися в аналіз звичаю як основи міжнародного приватного права, необхідно спочатку вивчити фундаментальне поняття «звичаю» у його застосуванні до правової сфери. По суті, міжнародно-правовий звичай являє собою послідовну модель поведінки між державами, яка була встановлена практикою і визнана як така, що має юридичну силу в результаті узгодженої волі держав. Подібно до договору між державами, міжнародний правовий звичай накладає юридичні зобов'язання на залучені сторони. Однак для того, щоб конкретна держава могла застосувати міжнародно-правовий звичай, він має бути прямо визнаний у нормативному акті, дипломатичному чи законодавчому [1].

Відповідно до літератури, між міжнародними звичаями та міжнародними договорами існує ключова відмінність, а саме словесний характер перших без будь-якого нормативного закріплення. Однак слід зазначити, що більшості міжнародних звичаїв бракує нормативного закріплення, незважаючи на те, що

вони передаються в письмовій формі через приватні кодифікації, односторонні дії держав, судові розгляди та інші подібні засоби [2].

Необхідно також зауважити, що міжнародні звичаї та узвичаєння це різні поняття, які необхідно розмежовувати. Узвичаєння стосується практики міжнародної торгівлі, тоді як звичаї є правилами, які відображають наміри сторін у правовідносинах. Узвичаєння часто використовується в міжнародній торгівлі, банківській справі, морському транспорті та морських портах, але не є правовими нормами. Узвичаєння може регулювати відносини лише тоді, коли обидві сторони погодилися дотримуватися певних правил поведінки, і їх можна використовувати для тлумачення юридичних угод. Загалом, узвичаєння не вважається джерелом міжнародного приватного права [3].

Беручи до уваги важливу роль практики міжнародної торгівлі в регулюванні міжнародних економічних відносин, а також той факт, що їх неписаний характер ускладнює визначення їх змісту, багато міжнародних організацій дослідили, узагальнили та опублікували збірники («приватні кодифікації») певних питань. Як приклад можна навести наступні нормативно-правові акти, підготовлені Міжнародною торговою палатою, а саме: «Міжнародні правила тлумачення (інтерпретації) торговельних термінів» (ІНКОТЕРМС) та «Уніфіковані правила і звичаї для документарних акредитивів» [4].

Щодо переваг звичаю, варто зазначити, що він надає вказівки у випадках, коли закон нечіткий. Якщо немає чіткої правової норми чи принципу, який би застосовувався до конкретної транскордонної операції, звичай може стати корисною орієнтиром. Наприклад, якщо виникає суперечка щодо тлумачення контракту між сторонами з різних правових систем, звичаї та практика відповідної галузі чи торгівлі можуть мати значення для визначення значення контракту.

Слід також звернути увагу на те, що звичай може запропонувати рішення у випадках, коли в законодавстві держави не закріплено рішення щодо певної ситуації. Наприклад, якщо в певній юрисдикції немає чіткої правової норми, яка регулює використання електронних підписів, звичаї можуть надати рекомендації щодо цього питання.

Крім того, звичай може забезпечити гнучкість у випадках, коли жорстке застосування закону може бути недоцільним. Звичай може запропонувати гнучкий і адаптивний підхід до вирішення правових спорів, враховуючи конкретний контекст і обставини кожної справи. Наприклад, якщо виникає спір щодо дійсності контракту між сторонами з різних правових систем, звичаї можуть застосовуватись при визначенні належного правового результату.



Також звичай може допомогти заповнити прогалини в міжнародному праві та законодавстві країни загалом. Наприклад, якщо в договорі між сторонами з різних країн нічого не йдеться про застосовне право, звичай може бути використаний для визначення відповідного права, яке слід застосовувати.

Однак, з іншого боку, звичай як джерело міжнародного приватного права може призвести до невизначеності та непередбачуваності, адже звичаї в кожній юрисдикції та правовій системі трактуються та використовуються по-різному. Це може ускладнити визначення застосовного права в конкретному випадку.

Також звичай може бути важко ідентифікувати та довести в судовому спорі. Звичай може ґрунтуватися на неписаних практиках і традиціях, які нелегко ідентифікувати чи довести в судовому спорі. Це може ускладнити використання звичаю як джерела міжнародного приватного права, оскільки сторони можуть бути не в змозі надати докази відповідних звичаїв і практики.

Отже, підсумовуючи все вище сказане, можна зробити висновок, що звичай в міжнародному приватному праві є важливим джерелом права. Він може мати важливе значення, особливо там, де законодавство не надає чітких вказівок.

Однак використання звичаю як джерела міжнародного приватного права також має свої недоліки. Він може призвести до невизначеності та непередбачуваності через різницю в трактуванні та застосуванні звичаїв в різних юрисдикціях.

#### *Література*

1. Міжнародне право. URL: <https://cutt.ly/qwEXDRTK>.
2. Звичай як джерело міжнародного приватного права. URL: <https://cutt.ly/MwEXFrWJ>.
3. Торгові звичаї та узвичаєння. URL: <https://cutt.ly/lwEX5Svk>.
4. Модуль № 1. Загальна частина міжнародного приватного права. Тема 2. Джерела міжнародного приватного права. URL: <https://cutt.ly/TwEX5cc2>.

**Павленко Д.В.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Філінович В.В., к.ю.н., доцент

## **ЗАХИСТ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ В ІТ-СФЕРІ**

Захист прав споживачів в інформаційно-технологічній (ІТ) сфері є дуже важливою проблемою в сучасному світі. Інтернет та ІТ-послуги стали невід'ємною частиною життя багатьох людей, і це створює ризики та проблеми, які потребують відповідного захисту. Ось кілька аспектів захисту прав споживачів в ІТ-сфері:

Конфіденційність і захист персональних даних є важливими аспектами в інформаційній та інтернет-сфері. Ці поняття стосуються збереження та обробки особистої інформації користувачів, інших фізичних осіб чи юридичних осіб з метою забезпечення приватності та захисту від несанкціонованого доступу. Давайте розглянемо ці аспекти докладніше:

**Персональні дані:** Персональні дані включають в себе будь-яку інформацію, яка дозволяє ідентифікувати конкретну особу. Це може бути ім'я, адреса, номер телефону, адреса електронної пошти, ідентифікаційний номер, фотографії тощо. У цифровому світі, це також може охоплювати ІР-адреси, файли cookie, дані про місце розташування, дані в соціальних мережах тощо.

**Збір та обробка даних:** Постачальники ІТ-послуг, включаючи веб-сайти, мобільні додатки і онлайн-послуги, зазвичай збирають та обробляють персональні дані користувачів для різних цілей, таких як аутентифікація, надання послуг, аналітика, маркетинг, тощо.

**Засоби захисту даних:** Постачальники ІТ-послуг повинні прикладати заходи для захисту персональних даних від несанкціонованого доступу, втрати або зловживання. Це включає в себе шифрування, паролі, біометричну ідентифікацію, фаєрволи, захист від злов'язу тощо [1].

**Політика конфіденційності:** Постачальники повинні мати чітку політику конфіденційності, яка пояснює, які дані збираються, як вони використовуються і діляться, та як користувачі можуть контролювати свої дані.

**Згода користувача:** Для збору та обробки персональних даних, постачальники повинні отримати згоду користувачів. Згода повинна бути інформованою, і користувачі мають право відкликати її в будь-який момент.

Порушення безпеки даних: В разі виникнення порушень безпеки даних, постачальники зобов'язані сповістити користувачів і компетентні органи, а також вжити заходів для усунення наслідків порушення.

Міжнародні стандарти та законодавство: Захист персональних даних регулюється міжнародними стандартами, такими як Загальний регламент про захист даних (GDPR) в Європейському Союзі, а також національним законодавством, наприклад, Законом України «Про захист персональних даних».

Загальною метою є забезпечення того, щоб користувачі могли користуватися ІТ-послугами з впевненістю в тому, що їхні персональні дані захищені, а їхні права і приватність дотримуються [1].

Якість продуктів і послуг: Користувачі повинні мати можливість отримувати якісні ІТ-продукти та послуги, які відповідають обіцянкам постачальника. В разі неналежної функціональності або відсутності зазначених можливостей користувачі мають право на відшкодування чи повернення коштів.

Технічна підтримка та обслуговування в інформаційній та інтернет-сфері грають важливу роль у забезпеченні якості послуг і задоволеності користувачів. Ось детальний огляд цих аспектів:

Комунікація з користувачами: Технічна підтримка зазвичай включає в себе можливість для користувачів звертатися з питаннями, скаргами або проблемами. Ця комунікація може бути доступною через різні канали, такі як телефон, електронна пошта, чат в режимі реального часу, або систему квитків [2].

Вирішення проблем та запитів: Технічна підтримка повинна бути здатною вирішувати проблеми користувачів та відповідати на їхні запити. Це може включати в себе допомогу в усуненні технічних проблем, консультації щодо використання продукту або послуги, а також вирішення питань, пов'язаних з обліковими записами або оплатою.

Сервісна підтримка: Технічна підтримка також може включати в себе послуги з обслуговування апаратного забезпечення чи програмного забезпечення. Це може включати в себе оновлення, виправлення помилок, встановлення та конфігурацію програм та апаратури.

Документація і навчання: Технічна підтримка може надавати користувачам доступ до документації, яка допомагає розуміти і використовувати продукт чи послугу. Вона також може проводити навчання, вебінари та інші освітні заходи для користувачів.

Час реакції та доступність: Технічна підтримка повинна бути доступною в робочий час, і вона може бути доступна цілодобово для нагальних ситуацій. Час реакції, тобто час, протягом якого відбувається відповідь на запит користувача, також важливий [3].

Вирішення суперечок: Для вирішення суперечок між користувачами та постачальниками ІТ-послуг мають існувати ефективні механізми, такі як арбітраж або судовий порядок [2].

Захист прав споживачів в інформаційно-технологічній (ІТ) сфері є надзвичайно важливим завданням у сучасному цифровому світі. Нові технології і онлайн-сервіси надають користувачам безліч можливостей, але разом з цим постають і ризики, пов'язані з захистом персональних даних, якістю послуг та технічною підтримкою. Висновок наступний:

Захист персональних даних: Забезпечення конфіденційності та захисту персональних даних користувачів є найважливішим завданням. Постачальники ІТ-послуг повинні дотримуватися міжнародних стандартів та національного законодавства для забезпечення безпеки та конфіденційності даних.

Технічна підтримка та обслуговування: Надання доступної та ефективної технічної підтримки користувачам грає ключову роль у забезпеченні задоволеності і надійності. Користувачі повинні мати можливість отримати відповіді на свої запити та рішення своїх проблем.

Свідоме користування та освіта: Користувачі також повинні бути свідомими своїх прав та відповідальностей при користуванні ІТ-продуктами та послугами. Освіта та інформованість грають важливу роль у захисті їхніх прав.

Загальний висновок полягає в тому, що захист прав споживачів в ІТ-сфері є необхідним і повинен бути пріоритетом як для постачальників, так і для регуляторів. Це забезпечить підвищення довіри користувачів до цифрових продуктів і послуг і сприятиме створенню безпечного та надійного інтернет-середовища.

### *Література*

1. Про захист персональних даних: Закон України від 03 лип. 2013 р. № 383-VII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297-17> (дата звернення: 16.10.2023).

2. Про захист прав споживачів: Закон України від 05 січ. 2015 р. № 124-VIII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12> (дата звернення: 16.10.2023).

3. Про електронну комерцію: Закон України від 23 бер. 2017 р. № 1977-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/675-19#Text> (дата звернення: 16.10.2023).

**Пріор Ю.С.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Кожевникова В.О., д.ю.н., доцент

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ФАРМАЦЕВТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Правове регулювання фармацевтичної діяльності є важливим аспектом забезпечення якості, безпеки та доступності лікарських засобів для населення. Це включає в себе регулювання виробництва, продажу, реєстрації, розподілу та використання лікарських препаратів із метою забезпечення їхньої якості та ефективності.

Державне регулювання фармацевтичної діяльності охоплює комплекс заходів, інструментів та норм, які встановлюються державними органами для регулювання взаємин між учасниками у фармацевтичній галузі. Наприклад, Верховна Рада України формулює основні принципи державної політики у сфері фармацевтичної діяльності, в той час як Кабінет Міністрів України та його органи відповідають за реалізацію цієї політики [1, с. 86].

На першому рубежі державного регулювання у фармацевтичній галузі стоїть Міністерство охорони здоров'я України, яке є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що координує формування та реалізує державну політику в галузі охорони здоров'я. Додатково, інші органи та установи відіграють важливу роль у фармацевтичній сфері, такі як Державна служба України з лікарських засобів та контролю за наркотиками, Державний експертний центр МОЗ України, Державне підприємство «Український науковий фармакопейний центр якості лікарських засобів» [2].

Основними законами та документами, які становлять правову основу фармацевтичної діяльності, є: Закон України «Про лікарські засоби» – встановлює правила реєстрації, виробництва, ввезення, реалізації, контролю якості і безпеки лікарських засобів; Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» – визначає порядок ліцензування фармацевтичних діяльностей; Закон України «Про охорону здоров'я» – встановлює загальні принципи функціонування системи охорони здоров'я в Україні; постанови Кабінету Міністрів України та міністерств, які конкретизують виконання законодавчих норм у сфері фармацевтики; нормативні документи та стандарти з якості

лікарських засобів, які розробляються і затверджуються відповідними органами та установами.

Додатково, важливо було б мати чітке і закріплене в законодавстві визначення поняття «фармацевтична діяльність», а також прийняти відповідний нормативно-правовий акт, де будуть розкриті ознаки цієї діяльності. Фармацевтична діяльність охоплює різні етапи та аспекти, включаючи дослідження щодо створення лікарських препаратів, розроблення відповідної нормативно-технічної документації, стандартизацію, реєстрацію, виробництво, контроль якості та умови зберігання лікарських засобів. Відповідне закріплення цього визначення та його ознак у нормативно-правовому акті допоможе створити чітку основу для регулювання фармацевтичної діяльності, визначити права та обов'язки учасників цієї галузі та забезпечити дотримання стандартів якості та безпеки вироблених лікарських засобів [3, с. 119].

Перед Україною в процесі гармонізації законодавства у сфері фармацевтики з правилами Європейського Союзу ключовими завданнями є: розроблення та затвердження національних стандартів, які б відповідали європейським стандартам для медичних виробів; визначення та закріплення на рівні нормативно-правового акта механізму розрахунку вартості процедури з оцінки відповідності; затвердження порядку ведення реєстру медичних виробів, які пройшли оцінку відповідності, та порядку ведення реєстру осіб, відповідальних за введення виробів в обіг; розширення кількості органів з оцінки відповідності на прикладі роботи європейських органів [4, с. 148–149].

Ці заходи допоможуть Україні зблизити своє законодавство у фармацевтичній галузі з європейськими нормами і стандартами, що є важливим кроком у розширенні можливостей для українських виробників та покращенні якості медичних виробів, що доступні на ринку.

Загалом, правове регулювання фармацевтичної галузі є важливим інструментом для забезпечення високих стандартів у цій галузі та впорядкування відносин між учасниками ринку медичних засобів і лікарських препаратів. Завдяки правому регулюванню фармацевтичної діяльності можна створити стійку та ефективну систему контролю, яка гарантує якість та безпеку медичних виробів для споживачів. Гармонізація з європейськими стандартами відкриває нові можливості для українських виробників та сприяє покращенню конкурентоспроможності продукції на міжнародному ринку.

### *Література*

1. Голубка В.М. Механізми регулювання фармацевтичного ринку в Україні: дис... канд. юрид. наук: 08.00.03. Львів, 2015. 223 с.
2. Фармацевтична діяльність. URL: <https://www.pharmencyclopedia.com.ua/article/309/farmaceutichna-diyalnist>.
3. Ширшова В.М. Завдання вдосконалення державного регулювання у сфері фармацевтичної діяльності в Україні. Адміністративне право і процес. 2016. № 1. С. 116–123.
4. Гаркуша Є.О. Господарсько-правове забезпечення виробництва та торгівлі виробами медичного призначення та медичною технікою: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2016. 199 с.

УДК 341.824:338.47 (043.2)

**Редька Я.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Дідук А.Г., к.ю.н., доцент

## **ЩОДО СТЯГНЕННЯ АЛІМЕНТІВ НА НЕПОВНОЛІТНІХ ДІТЕЙ: ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ**

Сплата аліментів на дітей є важливою правовою та моральною складовою виконання батьками своїх обов'язків щодо забезпечення належного розвитку та добробуту своїх чад. Дана тема є вельми актуальною, особливо в сучасних умовах, коли розлучення батьків стають більш поширеними.

Сам термін «аліменти» походить від латинського «alimentum», що означає харчування, утримання [1, с. 24]. У сучасному суспільстві аліменти – це платежі, які один із батьків зобов'язаний сплачувати на утримання своїх дітей після розлучення або перебуваючи у шлюбі, якщо самотійно не виконує таких обов'язків. Вони призначені для забезпечення дітей необхідними матеріальними ресурсами, які включають у себе житло, одяг, харчування, освіту, медичну допомогу та інші потреби.

З.В. Ромовська зазначає, що аліменти, з одного боку, являють собою утримання, яке надається добровільно одним членом сім'ї іншому і яке може здійснюватися як шляхом постачання їжі, забезпечення одягом, доглядом та іншим чином в натурі, так і у грошах, а з іншого боку, аліменти являють собою виключно кошти на утримання, які надаються аліментнозобов'язаною особою примусово» [2, с. 7].

Для оформлення аліментів на дитину в Україні існують різні способи. Один із батьків може ініціювати сплату аліментів, подавши заяву за місцем своєї роботи, виплати пенсії або стипендії. У цій заяві вказується розмір та строк виплати аліментів, і ця заява може бути відкликана. Аліменти повинні бути відраховані не пізніше ніж через три дні від дати, встановленої для виплати заробітної плати, пенсії або стипендії. Також аліменти можуть бути відраховані, навіть якщо загальна сума, що підлягає відрахуванню, перевищує половину заробітної плати, пенсії або стипендії, або якщо з цього джерела вже стягуються аліменти на іншу дитину.

Батьки також мають можливість укласти договір про сплату аліментів на дитину, в якому визначаються розмір і строки виплати. Важливо зазначити, що умови такого договору не повинні порушувати права дитини, які захищені законодавством. Договір про сплату аліментів повинен бути укладений у письмовій формі та нотаріально посвідчений. Якщо один із батьків не виконує свої зобов'язання згідно з договором, аліменти можуть бути стягнуті з нього на підставі виконавчого напису, виданого нотаріусом.

Так, ч. 1 ст. 84 Сімейного кодексу України (далі – СК України) передбачено, що дружина має право на утримання від чоловіка під час вагітності [3]. Слід зауважити, що згідно з чинним національним законодавством, обов'язок забезпечення матеріального утримання вагітної дружини існує лише для чоловіка, який перебуває з нею у шлюбі. Біологічний батько, який не є зареєстрованим чоловіком жінки, не має юридичного обов'язку надавати таке утримання.

Якщо батьки не можуть домовитися про добровільну сплату аліментів для дитини, суд може вирішити справу і визначити спосіб стягнення аліментів. Зазвичай це може бути відрахування частки від доходу одного з батьків або фіксована грошова сума. Однак цей спосіб стягнення може бути змінений за рішенням суду на прохання одержувача аліментів.

Аліменти повинні бути належним чином встановлені для забезпечення гармонійного розвитку дитини і мати достатній розмір, який враховує її потреби. Мінімальний гарантований розмір аліментів на одну дитину складає щонайменше 50% відповідного прожиткового мінімуму для дітей відповідного віку. Мінімальний рекомендований розмір аліментів на одну дитину дорівнює прожитковому мінімуму для дитини відповідного віку і може бути призначений судом, якщо платник аліментів має достатній дохід.

Суд не обмежує розмір доходу платника аліментів, якщо встановлено, що у нього є витрати, які перевищують його дохід, і не



було доведено, звідки вони покриваються. Це, зокрема, передбачено в ст. 182 СК України.

Суд також враховує ряд обставин при визначенні розміру аліментів, включаючи стан здоров'я та фінансове положення дитини, стан здоров'я та фінансове положення платника аліментів, наявність інших залежних членів сім'ї платника аліментів, а також його володіння, власність та користування майном. Додатково, суд розглядає витрати платника аліментів, зокрема, на придбання нерухомого або рухомого майна, якщо ці витрати перевищують десятикратний розмір прожиткового мінімуму для працездатної особи, і не було доведено джерело походження цих коштів. Поза цими обставинами суд також розглядає інші фактори, які мають значення для встановлення розміру аліментів.

Будь-які витрати на дітей мають бути визначені шляхом домовленостей між батьками або за рішенням суду. Цей спір може включати незгоду щодо того, чи взагалі сплачуються аліменти та який розмір цих платежів. Важливо зазначити, що відсутність можливості у батька або матері надавати дитині достатньо великі аліменти не вважається обставиною, яка звільняє від обов'язку по утриманню дитини. У випадку, коли платник аліментів має нерегулярний та непостійний дохід, а також інші важливі обставини, суд може встановити фіксовану грошову суму аліментів за заявою отримувача аліментів.

Суд визначає розмір аліментів, які повинен сплачувати один із батьків або інший законний представник дитини, відсотково від їх заробітку або доходу. Цей розмір зазвичай становить одну четверту частину для однієї дитини, одну третину для двох дітей, та половину заробітку (доходу) платника аліментів для трьох або більше дітей.

Якщо є кілька дітей, на яких стягують аліменти, суд встановлює єдину частку від доходу батька або матері, яка буде використовуватися для утримання всіх дітей до досягнення найстаршою дитиною повноліття. Після досягнення найстаршою дитиною повноліття і в разі, якщо ніхто з батьків не звернувся до суду для визначення аліментів на інших дітей, суд розраховує розмір аліментів на інших дітей, враховуючи зазначену раніше єдину частку та зменшуючи її на рівні частки, яка припадала на найстаршу дитину.

Необхідно враховувати, що розмір аліментів не може перевищувати десять прожиткових мінімумів на дитину відповідного віку. Батькам або іншим законним представникам дитини, які разом

з нею проживають, надається право звернутися до суду для визначення цих аліментів у відповідних розмірах.

Суд може визначити розмір аліментів у грошовій сумі на основі заяви одержувача. Ця сума щорічно індексується відповідно до Закону України «Про індексацію грошових доходів населення» (принаймні до 2023 року), якщо сторони не домовилися про інше. У разі необхідності, одержувач аліментів може звернутися до суду для індексації аліментів в інший період.

Батько або інший законний представник дитини, який проживає з нею, має право подати заяву до суду для визначення розміру аліментів у розмірі 50% прожиткового мінімуму для дитини відповідного віку.

У 2023 році прожитковий мінімум для дітей встановлено наступним чином: діти віком до 6 років – 2 272 гривні з 1 січня 2023 р.; діти віком від 6 до 18 років – 2 833 гривні з 1 січня 2023 р.

Визначення розміру аліментів на дитину - важливий і складний процес, який зазвичай відбувається в судовому порядку або за домовленістю між батьками. Суд враховує різні фактори, такі як фінансова спроможність платника, потреби дитини, її вік та життєві обставини. Закон передбачає індексацію аліментів, щоб забезпечити адекватне фінансове покриття потреб дитини. Важливо враховувати, що цей процес спрямований на забезпечення добробуту дітей і врахування їхніх основних потреб.

#### *Література*

1. Юридичний словник. за ред. Б.М. Бабія, Ф.Г. Бурчака, В.М. Корецького, В.В. Цветкова. Київ: Головна редакція Української Радянської Енциклопедії, 1983. С. 24.

2. Ромовська З.В. Аліментні зобов'язання: конспект лекцій. Львів: Львів. ун-т, 1973. С. 7.

3. Сімейний кодекс України від 10 січ. 2002 р. № 2947-III. Верховна Рада України. Дата оновлення: 17.06.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2947-14#Text> (дата звернення: 30.10.2023).

**Ромашкан М.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Філінович В.В., к.ю.н., доцент

## **ЗАХИСТ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ В СФЕРІ ІТ**

Захист прав споживачів у сфері ІТ актуальна та важлива тема в сучасному світі, де технології та інтернет мають важливе значення в житті людини. Користування електронним сервісом та збільшення кількості покупок в інтернеті, а також збільшення шахрайства в інтернеті мають загрозу для прав та інтересів споживачів.

На міжнародному рівні існує директива ЄС про захист прав споживачів, що є основоположним нормативним актом європейського союзу, яка врегулює відносини між споживачем та підприємцями в сфері надання послуг або продажу товарів. Її прийняли з метою забезпечити високий рівень захисту прав споживачів та створити сприятливі умови для внутрішнього ринку Євросоюзу [2, с. 216].

Важливими аспектами, що регулюється Директивою є захист прав споживачів у сфері інформаційних технологій. Це в свою чергу означає, що підприємець який продає товар або надає послуги через ІТ-канали має дотримуватися відповідних правил та стандартів, що і гарантують права споживачів. Крім того, Директива має свої заборони для підприємців щодо використання неправдивої реклами та обманливу практику у сфері ІТ.

Тому, Директива ЄС про захист прав споживачів значно впливає на захист прав споживача у сфері ІТ, а тому забезпечує чіткі правила і стандарти яких мають дотримуватися підприємці, які продають товари або надають послуги через ІТ -канали і гарантує відповідний рівень захисту у даній сфері.

У багатьох країнах Євросоюзу права споживачів в сфері ІТ закріплені в конституціях або інших законодавчих актах. Прикладом є, що у ЄС права споживачів у сфері електронної комерції захищені в рамках Директиви про електронну торгівлю. Конституційне закріплення дозволяє забезпечити стабільне та непорушне право споживачів в разі зміни законодавства. Це є особливо важливим у сфері ІТ, де технології дуже швидко розвивається, а тому законодавство має відповідати таким змінам [2, с. 217].

Конвенція ООН про контракти міжнародної купівлі-продажу товарів має за мету стандартизувати правила міжнародної купівлі-

продажу товарів та захищати права споживачів у даному процесі. Також є резолюція ООН про захист прав споживачів у цифровому середовищі, вона в свою чергу закликає країни приймати заходи аби захистити права споживачів у цифровому середовищі, зокрема захист персональних даних та боротьба з шахрайством та обманом в інтернеті.

Всі ці міжнародні стандарти та рекомендації ООН виступають важливими при забезпеченні мінімального рівня захисту прав споживачів у сфері ІТ на міжнародному рівні, вони допомагають узгоджувати підходи і стандарти захисту прав споживачів в різних державах та сприяють вирішенню міжнародних спорів у даній сфері [2, с. 218].

Не беручи до уваги значний прорив в захисті прав споживачів в сфері ІТ, є ряд проблем та викликів які можуть мати місце в майбутньому. Однією з найголовніших проблем при купівлі онлайн є те, що певні інтернет-магазини (учасники відносин у сфері електронної комерції), всупереч вимогам Законів України «Про захист прав споживачів» [1] та «Про електронну комерцію», не забезпечують доступ до інформації, за допомогою якої можна ідентифікувати суб'єкта підприємницької діяльності. Комерційного найменування магазину, телефону з електронною поштою не достатньо [3].

Інша проблема - необхідним є забезпечення ефективного механізму захисту прав споживачів у сфері ІТ на міжнародному рівні. Оскільки багато підприємств надають послуги та продають товари через ІТ-канали в різні країни, а тому є необхідність у стандартизації правил та процедур, що надасть можливість ефективно захищати права споживачів в усьому світі. Вважаємо за необхідним також вдосконалювати законодавство та механізми захисту, аби забезпечити високий рівень захисту прав споживачів у сфері ІТ та сприяти розвитку внутрішньому ринку.

Іншою проблемою є недостатня ефективність захисту прав споживачів у сфері ІТ. Часто виникають ситуації, коли споживачі не можуть отримати компенсацію за шкоду, завдану недобросовісними продавцями або постачальниками послуг. Це пов'язано з відсутністю чітких механізмів захисту прав споживачів у сфері ІТ та недостатньою реакцією держави на такі випадки. Також важливою проблемою є недостатня регуляція цієї сфери державними органами. Не всі країни мають достатньо законодавчих актів, які б захищали права споживачів у сфері ІТ. Крім того, необхідно враховувати глобальний характер Інтернету, що ускладнює контроль за дотриманням прав споживачів у цій сфері. Іншою

проблемою є недостатня взаємодія між державними органами та ІТ-компаніями у питаннях захисту прав споживачів. Часто виникають конфлікти між цими сторонами, які ускладнюють вирішення проблем споживачів та не дозволяють ефективно захищати їхні права [4, с. 55–60].

Таким чином, проблема захисту прав споживачів у сфері ІТ потребує комплексного підходу та вирішення на рівні держави, законодавців, державних органів та ІТ-компаній. Необхідно забезпечити ефективний захист прав споживачів у цій сфері, залучати їх до процесу прийняття рішень та інформувати про їхні права та можливості захисту. Також важливо розробити чітку систему контролю та регуляції цієї сфери та сприяти взаємодії між державними органами та ІТ-компаніями. Тільки за таких умов можна забезпечити ефективний захист прав споживачів у сфері ІТ.

#### *Література*

1. Про захист прав споживачів: Закон України від 12 трав. 1991 р. № 1023-XII. Офіційний вісник України. 2006. № 6. Ст. 42.

2. Утехін І.Б. Захист прав споживачів в Україні та Європейському Союзі: сучасний стан та перспективи. Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка. 2023. № 102. С. 216–218.

3. Інтернет-шахрайство та захист прав споживачів: правові аспекти. Право та інновації. 2019.

4. Лавренюк О.М. Захист прав споживачів у сфері ІТ: проблеми та шляхи їх вирішення. Правовий часопис Національної академії правових наук України. 2019. № 1. С. 54–62.

УДК 334.7:004:34 (043.2)

**Савліва Н.О.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Кожевникова В.О., д.ю.н., доцент

## **ОБОВ'ЯЗКОВА ВАКЦИНАЦІЯ ЯК СКЛАДОВА ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ЗДОРОВ'Я НАСЕЛЕННЯ**

Здоров'я населення є однією з найбільших цінностей, необхідною умовою для соціально-економічного розвитку будь-якої країни. В свою чергу забезпечення максимальних показників здоров'я і благополуччя населення є можливим, серед іншого, завдяки належно побудованій і розвиненій системі громадського

здоров'я, зокрема через ефективну діяльність органів державної влади, органів місцевого самоврядування, міжнародних організацій, фізичних та юридичних осіб, які здійснюють різноманітні заходи, спрямовані на зміцнення здоров'я населення, запобігання хворобам та збільшення тривалості життя.

Одним із таких заходів, які допомагають захистити людей від інфекційних захворювань є проведення вакцинації населення, яка є одним із законодавчо визначених методів профілактики в системі охорони здоров'я. Основний документ, який регулює процес вакцинації, це наказ Міністерства охорони здоров'я від 16.09.2011 р. № 595 «Про порядок проведення профілактичних щеплень в Україні та контроль якості й обігу медичних імунобіологічних препаратів». Наказом затверджено: календар профілактичних щеплень; положення про організацію і проведення профілактичних щеплень; перелік медичних протипоказань до проведення профілактичних щеплень; порядок забезпечення належних умов зберігання, транспортування, приймання та обліку вакцин в Україні [1].

Варто зазначити, що Конституція України у ст. 49 встановлює, що кожен громадянин має право на охорону здоров'я, а держава забезпечує санітарно-епідемічне благополуччя населення. Охорона здоров'я забезпечується в тому числі державним фінансуванням відповідних медико-санітарних та оздоровчо-профілактичних програм [2].

В Законі України «Основи законодавства України про охорону здоров'я», а саме у статті 10 законодавець розвиває та конкретизує вищенаведені положення Конституції і вказує, що у передбачених законодавством випадках громадяни України зобов'язані проходити профілактичні медичні огляди і робити щеплення [3].

Потрібно наголосити, що стаття 8 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод передбачає захист від свавільного втручання держави у приватне життя особи за винятком випадків, коли втручання здійснюється згідно із законом і є необхідним у демократичному суспільстві в інтересах національної та громадської безпеки чи економічного добробуту країни, для запобігання заворушенням чи злочинам, для захисту здоров'я чи моралі або для захисту прав і свобод інших осіб [4].

Однак на практиці все ж виникають проблемні питання щодо проведення обов'язкової вакцинації громадянами. Цікавими та зразковими в цьому аспекті є рішення ЄСПЛ. Так у справі «Карло Боффа проти Сан-Марино», розгляд якої відбувся у 1998 році, 14 батьків з Сан-Марино відмовилися дати згоду на обов'язкове щеплення їх дітей від гепатиту В. Однак суд наголосив, що держава

наділена широким полем розсуду в питаннях вакцинації як способу запобігання поширенню небезпечних захворювань та визнав, що в цій справі таке втручання було необхідним в демократичному суспільстві [5].

Також у справі «Соломахін проти України» заявник оспорував проведення вакцинації від дифтерії. Суд вказав, що таке втручання було передбачене законодавством України та переслідувало легітимну мету охорони здоров'я, що не може вважатися порушенням статті 8 Конвенції, а саме права на приватне життя.

На думку суду, втручання було виправдане необхідністю контролю над поширенням інфекційних хвороб в регіоні. Суд також відзначив, що перед тим, як робити щеплення, медичний персонал перевіряв, чи підходить вакцина пацієнтові, а тому, на думку суду, застережні заходи перед вакцинацією були дотримані, що забезпечило баланс між особистою недоторканністю заявника та інтересом держави щодо охорони здоров'я населення [5].

Тобто, практика ЄСПЛ є стійкою в аспекті проведення обов'язкової вакцинації населення. Тому можна виділити такі основні правові позиції ЄСПЛ: обов'язкова вакцинація – це втручання, однак таке втручання є виправданим і не є порушенням статті 8, якщо воно було законним, переслідувало легітимну мету та було необхідним в демократичному суспільстві; мінімальне обмеження людини у вигляді обов'язкової вакцинації за умови відсутності протипоказань є прийнятним. Це захист суспільного інтересу та прав інших громадян на життя.

### *Література*

1. Про порядок проведення профілактичних щеплень в Україні та контроль якості й обігу медичних імунобіологічних препаратів: наказ Міністерства охорони здоров'я України від 16 вер. 2011 р. № 595. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1159-11#Text> (дата звернення: 20.10.2023).

2. Конституція України: станом на 1 жовт. 2023 р. Верховна Рада України. Київ: Право, 2023. 93 с.

3. Основи законодавства України про охорону здоров'я: Закон України від 19 лист. 1992 р. № 2801-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/2801-12/conv> (дата звернення: 20.10.2023).

4. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод від 04 лист. 1950 р. № 995\_004. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_004#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text) (дата звернення: 20.10.2023).

5. Обов'язкова вакцинація і 5 історичних рішень ЄСПЛ. URL: <https://www.deadlawyers.org/obovyazkova-vakczinacziya-i-evropeyskyi-sud/> (дата звернення: 20.10.2023).

**Сорока Д.В.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Белуга Ю.М., старший викладач

## **ПРИНЦИП ЗМАГАЛЬНОСТІ СТОРІН ТА ЙОГО РОЛЬ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ**

Цивільне процесуальне право України та врегульоване ним цивільне судочинство ґрунтуються на принципах, які відображають основні засади функціонування права та здійснення судочинства.

Принципи сприяють правильному розумінню і застосуванню норм цивільного процесуального права, є основою для законодавчої практики, підготовки, розробки і прийняття відповідних до їх змісту правових норм та їх вдосконалення. Принципи, які розвиваються разом із суспільством в умовах політичних і соціально-економічних перетворень, удосконалюються і створюють нові умови для забезпечення гарантій захисту прав і законних інтересів учасників процесу.

Одним із найважливіших принципів є принцип змагальності сторін. Крім того, принцип змагальності також закріплений у Конституції України, а саме в ст. 129, де зазначено, що одною з основних засад судочинства є змагальність сторін та свобода в наданні ними суду своїх доказів і у доведенні перед судом їх переконливості [1].

У відповідності до ст. 12 ЦПК України цивільне судочинство здійснюється на засадах змагальності сторін. Учасники справи мають рівні права щодо здійснення всіх процесуальних прав та обов'язків, передбачених законом. Кожна сторона повинна довести обставини, які мають значення для справи і на які вона посилається як на підставу своїх вимог або заперечень, крім випадків, встановлених ЦПК України. Кожна сторона несе ризик настання наслідків, пов'язаних із вчиненням чи невчиненням нею процесуальних дій [2].

Як роз'яснив Верховний Суд «Принцип змагальності полягає в тому, що позивач стверджує про існування певної обставини та подає відповідні докази, а відповідач може спростувати цю обставину, подавши власні докази. Про перевагу однієї позиції над іншою суд і виносить власне рішення» [3].

Змагальність інколи розуміють лише як форму процесу. Але змагальність має не лише формальну, а й змістовну сторони.



Формальна сторона принципу передбачає таку процедуру, в якій справа буде розглядатися шляхом змагання, спору сторін, дослідження доказів, поданих сторонами та іншими особами. Змістовна сторона цього принципу полягає в праві й обов'язку учасників процесу визначити коло фактів, на які вони можуть покликатися як на підставу своїх вимог і заперечень, довести обставини, якими вони обґрунтовують або заперечують позов [4, с. 52].

У цивільному судочинстві змагальність сторін полягає у наступному: дії суду залежать від вимог позивача й заперечень відповідача, суд вирішує справу в обсязі заявлених сторонами вимог; можливість вільного використання сторонами засобів доказування; можливість для сторін брати участь у розгляді справи особисто або через представника; кожна сторона самостійно доводить факти, що є обґрунтуванням її вимог і заперечень.

У своєму Регламенті Європейський суд з прав людини називає своє судочинство процесом, що ґрунтується на принципі змагальності.

Це впливає з того, що суть принципу змагальності сторін в судовому процесі, у звичайному розумінні цього терміну, полягає в тому, що між двома сторонами – позивачем і відповідачем – у цивільних правовідносинах відбувається правовий спір. За результатами такого спору суд повинен дійти офіційного висновку у відповідному судовому акті, про те, що аргументи на користь позиції однієї із сторін є більш вірогідними, ніж аргументи проти неї.

Так, згідно ЦПК позивач викладає свої вимоги щодо предмета спору та їх обґрунтування у позовній заяві (ст. 175 ЦПК), позивач зобов'язаний додати до позовної заяви всі наявні в нього докази, що підтверджують обставини, на яких ґрунтуються позовні вимоги (ст. 177 ЦПК). Відповідач викладає заперечення проти позову у відзиві, до відзиву додаються докази, що підтверджують обставини, на яких ґрунтуються заперечення відповідача, якщо такі докази не надані позивачем (ст. 178 ЦПК). Позивач викладає свої пояснення, міркування і аргументи щодо наведених відповідачем у відзиві заперечень і мотиви їх визнання або відхилення у відповіді на відзив (ст. 179 ЦПК). В свою чергу, відповідач викладає свої пояснення, міркування і аргументи щодо наведених позивачем у відповіді на відзив пояснень, міркувань і аргументів і мотиви їх визнання або відхилення у запереченні (ст. 180 ЦПК) [2].

Цей принцип означає, що на сторонах фактично лежить обов'язок доказування обставин, які мають значення для справи. Невиконання цього обов'язку або неучасть у розгляді справи може

призвести до негативних наслідків у вигляді ухвалення несприятливого для цієї сторони рішення.

Суд в силу принципу змагальності не повинен збирати докази самотійно.

Варто зауважити, що принцип змагальності діє на всіх стадіях цивільного процесу. Однак найбільш повно він проявляється на стадії судового розгляду, де сторони й інші заінтересовані особи мають право брати участь у судовому засіданні під час дослідження доказів, ставити запитання іншим особам, давати пояснення, висловлювати свої доводи та міркування щодо всіх питань, виступати в судових дебатах [4, с. 51].

Отже, цивільне судочинство має будуватися на засадах змагальності, оскільки остання є невід'ємною властивістю правосуддя. Принцип змагальності – один з основних принципів цивільного судочинства, а забезпечення змагальності – одне з головних завдань судової реформи. Цей принцип створює необхідні умови для виявлення всіх обставин, що мають суттєве значення для справи, та винесення обґрунтованого рішення.

Умовою реалізації зазначеного принципу є процесуальна рівноправність сторін, оскільки змагатися у відстоюванні своїх суб'єктивних прав та охоронюваних законом інтересів сторони можуть лише в однакових правових умовах, з використанням рівних процесуальних засобів.

#### *Література*

1. Конституція України: Закон України від 28 чер. 1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96%D0%B2%D1%80#T>.

2. Цивільний процесуальний кодекс України від 18 бер. 2004 р. № 40–41, 42. Ст. 492. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text>.

3. Постанова Верховного Суду від 23 жовт. 2019 року № 917/1307/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85211537>.

4. Пасайлюк І. Змагальність сторін як основний принцип цивільного судочинства. Прикарпатський юридичний вісник. 2018. № 3 (24). С. 51–57.

**Ходаківська К.А.**, здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Кожевнікова В.О., д.ю.н., доцент

## **ПРАВИЛА ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ЗБЕРІГАННЯ, А ТАКОЖ ТРАНСПЛАНТАЦІЯ АНАТОМІЧНИХ МАТЕРІАЛІВ ЛЮДИНИ**

Вперше в Україні 3 квітня 1933 року український хірург Ю.Ю. Вороний, працюючи в Херсоні, вперше у світі виконав клінічну пересадку трупної нирки, звіт про яку був опублікований в італійському журналі «*Vinerva Chirurgica*», в якому зазначалось, що нирка включилась у кровообіг і почала самостійно функціонувати. Ця пересадка нирки була першою в історії спробою пересадки будь-якого цілого органу людині. Але виникали певні проблеми з перевезенням та зберіганням анатомічних матеріалів людини. Загалом у світі щорічно виконується до 100 тис. трансплантацій органів і понад 200 тис. – тканин та клітин людини.

Почну з того, що перевезення анатомічних матеріалів людини в межах України для трансплантації здійснюється після визначення сумісності пари донор-реципієнт до центрів трансплантації.

Перевезення анатомічних матеріалів людини, які застосовуються для трансплантації, та їх зберігання під час перевезення здійснюються бригадою вилучення анатомічних матеріалів людини або представниками закладу охорони здоров'я, бюро судово-медичної експертизи чи іншого уповноваженого суб'єкта господарювання, з яким укладено договір про надання послуг з перевезення анатомічних матеріалів людини, особисто або з використанням транспортних чи технічних засобів, що забезпечують збереження анатомічних матеріалів людини в належному стані, у порядку та з дотриманням вимог і стандартів, які визначаються МОЗ.

Оплата послуг за транспортування анатомічних матеріалів людини для трансплантації здійснюється за рахунок того закладу охорони здоров'я, в якому буде виконана трансплантація, або за рахунок інших джерел, не заборонених законодавством.

Транспортування здійснюється у спеціальних ємностях (пакетах) та контейнерах за наявності умов, що забезпечують належне збереження властивостей цих анатомічних матеріалів за призначенням.

Ввезення на митну територію України та вивезення за межі митної території України анатомічних матеріалів людини у вигляді органів чи їх частин, призначених для трансплантації, здійснюється в супроводі представника Українського центру трансплант-координації.

Анатомічні матеріали, призначені для виготовлення біоімплантатів, увозяться на митну територію України та вивозяться за межі митної території України суб'єктами господарювання – виробниками біоімплантатів. Вивезення анатомічних матеріалів з метою виготовлення біоімплантатів на замовлення суб'єкта господарювання, що зареєстрований і здійснює свою діяльність на території України, проводиться на умовах митного режиму переробки за межами митної території України.

Загалом у світі щорічно виконується до 100 тис. трансплантацій органів і понад 200 тис. – тканин та клітин людини. Сьогодні на планеті немає жодної країни, в якій трансплантація була б заборонена. За даними ВООЗ, її проводять у 104 країнах світу, що мають для цього фінансові, матеріально-технічні та кадрові можливості. Про ефективність і популярність трансплантації як найбільш ефективного лікування необоротних захворювань органів свідчить статистика. Так, щорічно у США виконується близько 26–28 тис. трансплантацій, в Іспанії – понад 4 тис., у Польщі – понад 1,5 тис. Катастрофічною, навіть порівняно з сусідами, можна назвати ситуацію в Україні, – ми відстали від них на цілу епоху. В нас проводиться лише 3,1 трансплантацій на 1 млн населення на рік. І це – один із найгірших показників у світі. Тих, кому пощастило, держава відправляє за кордон, витрачаючи мільйони гривень на оплату послуг іноземних лікарів.

Загалом, за останні 10 років Україна виділила з державного бюджету на лікування громадян за кордоном близько 2 млрд гривень. Ми постійно фінансуємо медицину іноземних країн, а тим часом вітчизняна галузь трансплантології остаточно занепадає. Головна причина такого стану речей в Україні – відсутність ефективної системи трансплантології. По суті, механізм збору, збереження, перевезення та пересадки органів, як система замкненого циклу, в нас не працює. Внаслідок цього лише 15% трансплантацій, або 20 операцій на рік, проводяться за рахунок органів, отриманих від покійників, – решта отримується від живих донорів.

### *Література*

1. Про затвердження Порядку перевезення анатомічних матеріалів

людини в межах України, ввезення таких матеріалів на митну територію України та вивезення їх за межі митної території України: Постанова від 5 серп. 2020 р. № 720. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/720-2020-p#Text>.

2. Брич Я.О. Право на трансплантацію людських органів: порівняльно-правовий аспект. Наукові записки. Юридичні науки. Т. 155. 2014. С. 41–44.

3. Крайник Г.С., Сачук Б.П. Проблематика розвитку трансплантації в Україні. Молодий вчений. 2018. № 4 (56). С. 700–703.

УДК 341.824:338.47 (043.2)

**Шарко А.М.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Дибань М.П., к.ю.н.

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРУДОВИХ ПРАВОВІДНОСИН ПІСЛЯ ПРИПИНЕННЯ АБО СКАСУВАННЯ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ВОЄННОГО СТАНУ**

Режим воєнного стану, що діє вже більше ніж рік, зачіпає багато сфер життєдіяльності суспільства і держави. Як не дивно, навіть класична теорія права знаходиться під загрозою від його впливу, не виняток і сфера трудових правовідносин. Трудове право з-поміж інших галузей права, характеризується насамперед своєю соціальною спрямованістю. Розуміючи, що чинне на 24 лютого 2022 року законодавство про працю не адаптовано під реалії введення на території України воєнного стану, що в свою чергу призводитиме до нівелювання його призначення, то перед законодавцем постав виклик у найкоротші строки адаптувати трудове законодавство під реалії війни.

Загалом, це призводить до того, що відбувається скорочення робочих місць, зникнення низки професій, зростає кількість громадян, які мають низьку заробітну плату. Зазначені моменти хочеться вірити, що мають тимчасовий песимістичний характер та оптимістичний погляд, виражений у тому, що ефективний та швидкий пошук роботи, можливості дистанційної роботи; нові професії та робочі місця; якісне працевлаштування випускників, професійна перепідготовка та ін. дадуть свої якісні результати.

У свою чергу, Кабінет Міністрів України запровадив низку програм щодо підтримки бізнесу та стимулювання зростання зайнятості серед населення, а саме: запроваджена за ініціативи

Президента України та Прем'єр-Міністра України з метою спрощення доступу мікро та малого бізнесу до банківського кредитування Державна кредитна програма «Доступні кредити 5–7–9 %» [1]; компенсація роботодавцю витрат на оплату праці (6500 грн.) за кожну працевлаштовану особу з числа внутрішньо переміщених осіб внаслідок проведення бойових дій під час воєнного стану в Україні за рахунок коштів резервного фонду державного бюджету [2]; програма «Релокація бізнесу», з початку дії програми в Україні понад 745 підприємств вже перевезли на безпечні території, з них розпочали роботу – понад 550 [3].

Таким чином, на даному етапі розвитку трудових відносин в Україні в період воєнного стану можна сприймати як подвійне явище. З одного боку, всі стрімкі перетворення можуть стати справжнім двигуном зростання вітчизняної економіки, зокрема зростання продуктивності праці, соціального партнерства, якості продукції та послуг, спрощення комунікації між особистістю, суспільством і державою, підвищення рівня трудової активності тощо. З іншого – все ще залишаються питання щодо негативних моментів.

Саме тому державі необхідно вживати заходів, спрямованих на розвиток нової моделі трудових відносин, для якої характерна нестандартна зайнятість, нестандартна поінформованість робочого часу, а також інші нестандартні елементи трудових правовідносин.

Зокрема, виділено п'ять цілей розвитку трудових відносин України на період до 2030 року, а саме: 1) збереження населення, здоров'я та благополуччя людей; 2) можливості для самореалізації та розвитку талантів; 3) комфортне та безпечне середовище для життя; 4) гідна, ефективна праця та успішне підприємництво; 5) цифрова трансформація.

Відповідно, регулювання трудових відносин у сучасних умовах інтенсивної глобалізації має мати правовий, економічний та індивідуальний розвиток, а також усунення деяких шкідливих наслідків нестандартної форми роботи та найважливіше збереження соціальних трудових гарантій.

Отже, можна зробити висновок, що в період дії воєнного стану на території України питання ефективного правового регулювання трудових відносин набуває особливого значення. Досягнення такого результату можливе за спільної діяльності державних органів, науковців, юристів та адвокатів. Основна увага яких повинна бути спрямована на протидію порушенням трудових прав працівників у зв'язку з воєнною агресією Російської Федерації по відношенню не тільки до України, а також до українського суспільства в цілому.

### *Література*

1. Державна програма: Доступні кредити 5–7–9%. URL: <https://5-7-9.gov.ua/25>.
2. Компенсація за працевлаштування ВПО (2022). URL: <https://diia.gov.ua/services/kompensaciya-za-pracevlashtuvannya-vpo26>.
3. Жарикова А. Понад пів тисячі релокованих підприємств відновили роботу. Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/09/26/691845/>.

УДК 347.82 (043.2)

**Шепетько А.Л.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Вишновецька С.В., д.ю.н., професор

## **РЕЖИМ ПРАЦІ ТА ВІДПОЧИНКУ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ЯК ОКРЕМОЇ КАТЕГОРІЇ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ**

Згідно з Повітряним кодексом України, авіаційний персонал – особи, які пройшли спеціальну фахову підготовку, мають відповідне свідоцтво і здійснюють льотну експлуатацію, технічне обслуговування повітряних суден, організацію повітряного руху, технічну експлуатацію наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження [1].

Відповідно до ч. 1 ст. 53 цього Кодексу, трудові відносини та соціальний захист авіаційного персоналу регулюються законодавством України про працю, соціальне страхування і державну допомогу, іншими актами законодавства України, галузевою угодою між центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту і профспілками працівників цивільної авіації України, колективними договорами підприємств.

Згідно з ч. 2 цієї статті, особливості умов праці, соціально-побутового, житлового забезпечення, режиму робочого часу, часу відпочинку окремих категорій авіаційного персоналу встановлюються законодавством з урахуванням міжнародних вимог та рекомендацій щодо безпечних умов праці та особливих умов соціального захисту окремих категорій авіаційного персоналу. Такою окремою категорією є екіпаж повітряного судна, який складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону.

Відповідно до Інструкції про класифікацію авіаційного персоналу, виділяють: льотний склад; наземний склад авіації; персонал наземного складу авіації, який безпосередньо здійснює керівництво польотами та управління повітряним рухом; персонал наземного складу авіації, який безпосередньо виконує операції з підтримання льотної придатності (технічної експлуатації) повітряного судна, їх компонентів та обладнання [2]. Усі члени екіпажу повітряного судна належать до льотного складу.

До функцій екіпажу повітряного судна можна віднести: прийняття перед польотом і здавання після прильоту побутового, аварійно-рятувального обладнання; забезпечення прийому під особистий розпис і розміщення багажу, вантажу на борту повітряного вантажу відповідно до вимог графіка, згідно з документами; контролю вивантаження багажу та інших вантажів, проведення огляду багажних приміщень; прийняття на борт повітряного судна засобів обслуговування пасажирів, сервісного інвентарю, буфетно-кухонного обладнання, бортового посуду та харчування та інші. Саме екіпаж виконує вагомую частину функцій, що прямо та побічно забезпечують безпеку польотів повітряних суден.

Робочий час членів екіпажів цивільних повітряних суден визначається авіаційними правилами України. Робочий час – це час, протягом якого працівник зобов'язаний виконувати роботу, визначену трудовим договором і правилами внутрішнього трудового розпорядку [3, с. 197]. Початком робочого часу члена екіпажу повітряного судна є його прибуття до місця роботи в термін, який зазначено в графіках роботи та у відповідних документах з планування роботи екіпажу. Закінченням робочого часу члена екіпажу повітряного судна є його відбуття з місця роботи після завершення виконання завдань експлуатанта.

Якщо говорити про надурочні роботи, то вони можуть застосовуватись лише як виняток і для кожного члена екіпажу повітряного судна не повинні перевищувати норм, установлених чинним законодавством України.

Тривалість щоденної роботи членів екіпажу повітряного судна не повинна перевищувати 12 годин з наступним часом відпочинку [4].

Під поняттям «час відпочинку» розуміється час, протягом якого працівник є вільним від виконання трудових обов'язків і може використовувати його на власний розсуд [3, с. 210]. Членам екіпажу повітряного судна обов'язково надається час відпочинку перед запланованим польотом та після завершення ними польотного



завдання з метою підтримки необхідного рівня своїх психофізіологічних функцій, гарантування надійної професійної діяльності і безпеки польоту. Час відпочинку включає: час передпольотного відпочинку; час відпочинку між рейсами; час перерви для харчування; щотижневий відпочинок (вихідні дні); щорічні та додаткові відпустки, які передбачені чинним законодавством України. У період свого відпочинку члени екіпажу повітряного судна не повинні залучатись до виконання будь-яких обов'язків [4].

Отже, для забезпечення безпеки польотів встановлюються обмеження на тривалість робочого часу та часу відпочинку авіаційного персоналу. Зокрема, щоденна роботи членів екіпажу повітряного судна не повинна перевищувати 12 годин, а час відпочинку повинен бути достатньої тривалості для відновлення фізичної та психічної працездатності.

Загалом режим праці та відпочинку авіаційного персоналу має надзвичайно важливе значення, оскільки від правильної організації праці, зокрема робочого часу і часу відпочинку, залежить швидкість та своєчасність доставки вантажу, безпека і комфортабельність перевезення пасажирів.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI: станом на 21 жовт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 24.10.2023).

2. Про затвердження Інструкції про класифікацію авіаційного персоналу державної авіації України: Наказ М-ва оборони України від 05 січ. 2015 р. № 3: станом на 18 груд. 2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0079-15#Text> (дата звернення: 24.10.2023).

3. Трудове право України: підручник / за ред. проф. О.М. Ярошенка. Харків, 2022. 376 с.

4. Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України: Наказ М-ва трансп. України від 02 квіт. 2002 р. № 219: станом на 17 берез. 2015 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0390-02#Text> (дата звернення: 24.10.2023).

## РОЗДІЛ 5

# ГОСПОДАРСЬКЕ, ПОВІТРЯНЕ ТА ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

UDC 339.1:346(043.2)

**Kovryhina O.K.**, higher education seeker first (bachelor's) level,  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine

**Ondřej Pařez**, higher educational seeker second (master's) level,  
Maastricht University, Maastricht, the Netherlands

Scientific advisor: Khotsianovska N.F., Senior Lecturer

### CROSS-BORDER COOPERATION BETWEEN UKRAINE AND THE VISEGRAD GROUP IN THE ECONOMIC SPHERE

Cross-border cooperation holds significant importance for Ukraine, both now and after the conclusion of the conflict. As a neighbour to many countries, Ukraine can foster economic connections, attract foreign investments, and expand international trade through joint projects and partnerships with foreign enterprises.

The Visegrad Group is an informal political and economic alliance between four Central European countries: Poland, Slovakia, Hungary, and the Czech Republic. Cooperation among V4 members primarily involves the alignment of common positions on various issues, which are subsequently represented in EU forums.

When analyzing the 2014-2022 infographics, active cross-border energy cooperation between Ukraine and Visegrad Group countries, particularly Ukraine's neighbours, was noted. Given sanctions on Russia and the EU's efforts to decrease reliance on Russian electricity, it's important to assess the potential for using Ukrainian electrical energy in these nations (see Table 1).

Table 1. Volume of Electricity Export to Some Visegrad Group Countries

Year	Export volume, mln kW	Poland, mln kW	Slovakia, mln kW	Hungary, mln kW
2014	8052.8	685.8	90.3	4145.1
2019	6469.3	1376.8	-	3927.6
2020	4754.1	1484.1	-	2110.4
2021	3495.4	-	308.0	1570.3
2022	316.4	92.1	99.5	124.8

Source: [2]

Note: some data is not publicly available

Exporting electricity data analysis from Ukraine for the period from 2014 to 2023 indicates a significant decline in exports in 2022-2023 due to continuous shelling and electricity shortages in the Ukrainian system [2]. Although some data is missing, exports remained stable until full-scale invasion. The development of cross-border relations in the energy sector has significant potential for both exporters and importers. To achieve this, dialogue and cooperation with these countries need to be established. However, the complex geopolitical situation, especially Hungary's close relations with Russia, should be taken into account. Currently, this prospect is limited, but there is potential for deepening energy cooperation and expanding cross-border relations with Visegrád Group countries in the future.

Let's consider approximate volumes and the value of Ukraine's electricity exports to neighboring European Union countries in 2021. The year 2021 was chosen because it was the last year before the full-scale invasion, so the data is the most current and unaltered. Ukraine's share in the electricity imports of selected countries was only 2% by value, or \$166.5 million. The average discount on the price of Ukrainian imports was 35%. Specifically, for Poland, this discount was 4%, for Romania - 15%, and for Hungary - 50% [3]. These indicators result from factors limiting Ukraine's competitiveness in Europe. The first factor is technological, related to insufficient physical capacity of cross-border connections. The second factor is commercial, related to a lack of experience in conducting international business in the European Union markets. Using international ties with European Union countries, the Ukrainian electricity market can generate annual profits of \$100-200 million [3].

If international connection capacity expands to 5.4-8.0 GW and is used at 50% capacity, Ukraine could annually earn between \$1.6 to \$2.3 billion from selling electricity in European Union markets. This rapid expansion of electricity exports would benefit both Ukraine and the European Union, particularly in the context of the current energy crisis resulting from the war with Russia. For the European Union, Ukrainian electricity can enhance energy security, diversify markets, and provide access to low-carbon energy at a more affordable price. This opportunity also allows Ukraine to utilize the idle potential of its power generation enterprises due to reduced domestic consumption, which in turn benefits the country's economy.

Moreover, cross-border cooperation with Visegrád Group countries is essential for promoting trade relations, removing administrative and customs barriers, simplifying export and import procedures, and

harmonizing standards and regulatory acts. The chart (Figure 1) illustrates Ukraine's major trade flows with all Visegrád Group countries.

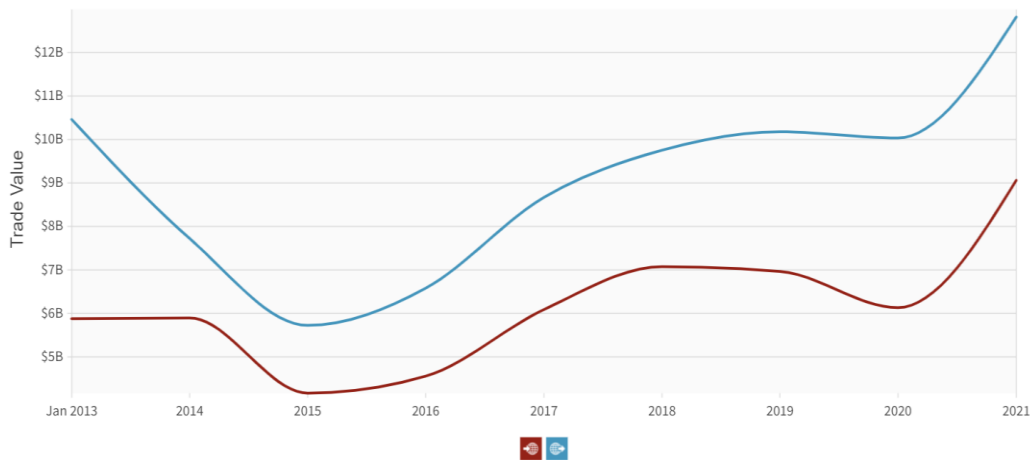


Figure 1. Main trade flows between Ukraine and Visegrád Group countries combined. (blue line - import, red line - export) [4]

Cooperation between Ukraine and the Visegrád Group countries brings mutual benefits and opens up new opportunities, including expanding markets and increasing the number of consumers of goods and services, stimulates the development of tourism and entrepreneurship in the regions. For Ukraine, this cooperation also facilitates investment attraction. Cross-border relations between the considered countries are actively developing, but mostly in a bilateral format, and Ukraine's cooperation with all four countries together does not yet exist due to tense relations among members of the Visegrád Group, especially Hungary's position. Upon Ukraine's integration into the European Union, the Ukrainian energy sector stands to benefit from enhanced market access, elevated quality and safety standards, and increased prospects for investment, fostering industry growth and facilitating international trade. However, it is imperative to note that this may warrant further investigation in subsequent studies. This topic needs to be considered from a broader perspective, including investments, military, trade and economic cooperation separately with each country. We hope that in the future it will also be possible to propose options for cooperation between Ukraine and the Visegrad Group as a whole.

#### *Literature*

1. Як змінювались експорт та імпорт електроенергії в Україні з 2014 року. *Слово і Діло*. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2022/02/23/infografika/suspilstvo/yak-zminyuvaylys-eksport-ta-import-elektroenerhiyi-ukrayini-2014-roku> (Accessed on October 30, 2023).

2. У які країни та скільки електроенергії експортувала Україна під час великої війни. *Слово і Діло*. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2023/05/10/infografika/ekonomika/yaki-krayiny-ta-skilky-elektroenerhiyi-eksportovala-ukrayina-velykoji-vijny> (Accessed on October 30, 2023).

3. Економічна правда. Українська електроенергетика та інтеграція з ринками ЄС. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/06/1/687705/> (Accessed on October 28, 2023).

4. Trade Balance (2013-2021). OEC. *OEC - The Observatory of Economic Complexity*. URL: <https://oec.world/en/visualize/line/hs92/show/ukr/cze.hun.pol.svk/all/2013.2021/> (Accessed on October 28, 2023).

UDC 346 (043.2)

**Ryabokon Yu.V.**, applicant for higher education  
of the first (bachelor's) level,  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine  
**Ivana Martinović**, applicant for higher education  
of the second (master's) level  
University of Montenegro, Podgorica  
Supervisor: Khotsianovska N. F., Senior Lecturer

## **PECULIARITIES OF FINANCIAL INTERMEDIATION DURING MARTIAL LAW**

In the first days of a full-scale war, the National Bank of Ukraine (hereinafter referred to as the NBU) began to restrict financial intermediation in order to direct all efforts to overcome the panic of citizens and maintain confidence in the country's financial system. During the martial law period, the government adopted a number of regulations to ensure the smooth and efficient operation of the banking system, to stop currency inflation and the outflow of foreign currency. The sources of financial resources to finance the Government's needs remain traditionally tax revenues, external borrowings, internal borrowings, and international grants.

The development of financial relations is an important factor for the growth of financial intermediation such as banks, credit institutions, investment and financial banks, insurance and pension funds. Before the war, the financial sector was largely based on banks, and Ukraine's traumatic experience in transitioning to a market economy hindered the development of financial institutions.

The full-scale war became another burden for financial relations. The introduction of restrictions on foreign exchange transactions was a critical process for the economic eco-system during martial law, even

though it led to a decline in investment and the spread of negative sentiment among investors. In turn, the NBU emphasizes that the easing of all restrictions depends on the conditions of military and political stability.

On the first day of the full-scale invasion, the NBU adopted Resolution No. 18 dated 24.02.2022 "On the operation of the banking system during the period of martial law", which introduced a number of restrictions on the amount of cash withdrawals, suspended the foreign exchange market, and banned all cross-border currency transfers. In fact, all currency transactions and transfers abroad were completely suspended [1].

The financial market has some easing of operations in the foreign exchange market. The NBU has been authorized to purchase securities from issuers and relaxes capital adequacy requirements for banks during martial law. Clients of financial intermediaries also receive benefits in the form of cancellation of liability for late payment by the consumer in favor of the lender and are prohibited from collecting property for mortgages and eviction of tenants [2].

Contractual savings institutions, such as insurance companies, will not be subject to penalties for violations of mandatory criteria and standards for capital adequacy and solvency, liquidity, profitability, asset quality, and riskiness of the insurer's operations. However, insurance companies still have many problems. For example, they have trouble recording insurance finance, banking, insurance cases, which makes it impossible for inspectors to process them, or even paying out funds to an injured person who is abroad.

Credit unions will not be subject to penalties for violation of mandatory financial ratios and requirements limiting the risks of transactions with financial assets of credit unions. Financial guarantor companies will not be subject to enforcement actions for violations of mandatory financial ratios and requirements limiting risks on transactions with financial assets.

Therefore, the NBU is taking further measures to support the banking system during martial law. The NBU's main priority is to maintain the stability of the banking system by minimizing the negative impact of the consequences of Russia's military aggression. The NBU has approved the rules of operation of banks in connection with the introduction of martial law in Ukraine, defined the specifics of the resilience of banks and other financial institutions, and is gradually introducing easing of the work of financial intermediaries to further support the banking.

Summarizing the above, the banking system of Ukraine has been the most stressed financial system of the country during the war. The main financial intermediation bodies such as the banking system switched to wartime conditions on the basis of Resolution No. 18 and were forced to impose certain restrictions on their operations for the functioning of national business. The state immediately responded to the threats to the country's economy and took actions to ensure the stable functioning of the economy and the safety of citizens. To minimise the impact of the restrictions, the NBU has introduced a number of easements in taxation, social spheres, the financial and foreign exchange markets, as well as financial and tax audits. A zero burden on the private sector of the economy remains important for the functioning of a coherent state, as it is one of the main sources of financing the Government's needs. Therefore, thanks to the well-established financial system of the state, it takes all actions to ensure all necessary actions for the financial defence of the country.

#### *Literature*

1. Yaroslav Patskan. Currency restrictions for business under martial law. LIGA 360. 2023. URL: [https://biz.ligazakon.net/analytics/219499\\_valyutn-obmezhennya-dlya-bznesu-v-umovakh-vonnogo-stanu](https://biz.ligazakon.net/analytics/219499_valyutn-obmezhennya-dlya-bznesu-v-umovakh-vonnogo-stanu) (accessed 25.10.2023).

2. National Bank of Ukraine. The activities of non-banking market participants for the period of martial law are regulated. 2022. URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/uregulovano-diyalnist-uchasnikiv-rinku-nebankivskih-poslug-na-chas-diyi-voyennogo-stanu> (accessed 25.10.2023).

УДК 349.6(043.2)

**Жмур Н.В.**, к.ю.н., доцент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
**Колковець С.С.**, здобувачка вищої освіти  
другого (магістерського) рівня,  
Державний податковий університет, м. Ірпінь, Україна

## **ОЦІНКА ВПЛИВУ НА ДОВКІЛЛЯ ЯК ГАРАНТІЯ ЗАХИСТУ ЕКОЛОГІЧНИХ ПРАВ ГРОМАДЯН**

В контексті інтеграційних процесів є реформування екологічних правовідносин з огляду як на міжнародні, так і на європейські стандарти щодо охорони довкілля й забезпечення екологічної безпеки, а також імплементації екологічного законодавства України до європейського законодавства про охорону навколишнього

середовища. Європейський підхід до оцінки впливу на довкілля, окреслений у Директиві ЄС 2011/92/EU [1] і змінами 2014 року, покладено в основу Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» від 23.05.2017 р. № 2059-VII [2]. Втратив чинність Закон України «Про екологічну експертизу» від 09.02.1995 р., основними недоліками якого були його загальний характер, недостатність нормативно-методологічного забезпечення, а також відсутність сучасної термінології. Перевагою цього закону була його комплексність, а саме: сфера дії цього закону поширювалась на проекти законодавчих та інших нормативно-правових актів, документацію по впровадженню нової техніки, технологій, матеріалів, речовин, продукції, генетично модифікованих організмів, реалізація яких може призвести до порушення екологічних нормативів, негативного впливу на стан навколишнього природного середовища; закон поширювався як на плановану, так і існуючу діяльність; закон передбачав проведення громадської екологічної експертизи. Тобто, цей закон був рамковим, охоплював як вплив об'єктів господарської діяльності, так і стратегічну екологічну оцінку. В той же час процедура оцінки впливу на навколишнє природне середовище була прописана не чітко, та значною мірою не відповідала сучасним умовам. Застосування цього закону мало ознаки формальності, тому його перегляд та осучаснення були необхідними [3].

Оцінювання впливу на довкілля – це європейська модель охорони навколишнього середовища. Тому її запровадження в Україні було і є надзвичайно важливим і з погляду євроінтеграційних процесів у контексті гармонізації та імплементації національного екологічного законодавства до європейських стандартів охорони довкілля.

Тому надзвичайно актуальною є постановка питання про правові засади здійснення оцінювання впливу на довкілля, його зміст, сутнісні характеристики й особливості тощо. Оскільки ця процедура першочергово має на меті запобігання шкоді довкіллю, забезпечення екологічної безпеки, охорону довкілля, раціональне використання та відтворення природних ресурсів у процесі прийняття рішень про провадження господарської діяльності, яка може мати значний вплив на довкілля, з урахуванням державних, громадських і приватних інтересів. І це є важливим аспектом оцінювання впливу на довкілля, захист екологічних прав громадян, оскільки завдяки прозорій і відкритій процедурі оцінки впливу на довкілля із залученням екологічно зацікавленої громадськості можна запобігти екологічним ризикам планованої діяльності й, отже,



у перспективі захистити екологічні права, свободи та інтереси громадян.

Оцінювання впливу на довкілля, на наше переконання, певною мірою можна й навіть необхідно розглядати як гарантію захисту екологічних прав громадян. Зокрема, виключний перелік гарантій забезпечення екологічних прав міститься у ст. 10 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища». Якщо детально проаналізувати цей перелік на предмет правового аналізу з оцінюванням впливу на довкілля, то можна зробити такі висновки: по-перше, оцінювання впливу на довкілля може розглядатися як захід, який спрямований на запобігання шкідливому впливу господарської та іншої діяльності, у цьому випадку планованої, на навколишнє природне середовище, оскільки основна мета оцінювання впливу на довкілля є саме превентивною й передбачає запобігання екологічним ризикам для довкілля й життєдіяльності людей у процесі прийняття рішень про провадження господарської діяльності, яка може мати значний вплив на довкілля; по-друге, оцінювання впливу на довкілля передбачає обов'язкове залучення громадськості, громадських об'єднань та окремих громадян під час його провадження з метою вивчення громадської думки й урахування громадських інтересів. Це прямо закріплено в ч. 1 ст. 4 Закону України «Про оцінку впливу на довкілля», зокрема в процесі оцінювання впливу на довкілля забезпечується своєчасне, адекватне та ефективне інформування громадськості; по-третє, оцінювання впливу на довкілля може бути й формою громадського контролю за додержанням вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища. Так, відповідно до ст. 12 цього закону, висновок з оцінювання впливу на довкілля, інші рішення, дії чи бездіяльність органів державної влади або органів місцевого самоврядування в процесі здійснення оцінювання впливу на довкілля можуть бути оскаржені будь-якою фізичною чи юридичною особою в судовому порядку.

Отже, підсумовуючи, можемо сказати, що оцінювання впливу на довкілля, зважаючи на свою поліфункціональну природу, тісно переплітається з гарантіями екологічних прав. Тому вона може розглядатися як важливий і невід'ємний складник усіх видів гарантій забезпечення екологічних прав, свобод та інтересів в Україні.

### *Література*

1. Directive 2011/92/EU of the European Parliament and of the Council of 13 December 2011 on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32011L0092> (дата звернення: 26.10.2023).

2. Про оцінку впливу на довкілля: Закон України від 23 трав. 2017 р. № 2059-VIII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2059-19> (дата звернення: 26.10.2023).

3. Проблемні питання нової процедури ОВД: аналіз і пропозиції / О.О. Бондаренко, Д.В. Гулевець, О.М. Гусєв, К.В. Журбас, С.А. Савченко, Г.П. Проців, В.В. Шаравара. *Вісник Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Серія Екологія*. Вип. 3. Кам'янець-Подільський: Кам'янець-Подільський нац. ун-т імені Івана Огієнка, 2018. С. 9-19.

УДК 349.6.364 (043.2)

**Лех Т.А.**, викладач,  
Сарненський ліцей № 1 ім. Т.Г. Шевченка, м. Сарни, Україна  
**Захарчук Н.П.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ ПРАВ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВІЙСЬКОВОГО КОНФЛІКТУ**

Військові конфлікти завжди мають серйозний вплив на навколишнє природне середовище та екологію регіону, в якому вони розгортаються. Під час війни забезпечення екологічних прав стає важливим аспектом забезпечення гідного життя населення та збереження природних ресурсів для майбутніх поколінь. Військова агресія в Україні, яка розпочалась у лютому 2022 року, завдала і продовжує завдавати нищівної шкоди не лише людській життєдіяльності, виробничій та соціальній інфраструктурі, але й довкіллю України. Станом на травень 2023 року у результаті бойових дій в атмосферне повітря вже потрапило близько 1,2 мільйона тонн забруднюючих речовин, включаючи 430 тисяч тонн оксиду вуглецю, 700 тисяч тонн пилу та 40 тисяч тонн неметанових летких органічних сполук, а також значна кількість важких металів та інших шкідливих речовин. Про це свідчить аналіз, який здійснюється в межах проекту «Росія заплатить» командою KSE Institute (аналітичний підрозділ Київської школи економіки) [1]. Зважаючи на таку складну, і навіть, гостро критичну екологічну ситуацію, у сучасних умовах захист екологічних прав громадян у військових конфліктах стає необхідною складовою забезпечення прав людини.

Екологічні права громадян належать до основних (фундаментальних), природних прав, закріплених на рівні Конституції України. У більш консолідованому вигляді їх перелік

викладено у ст. 9 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища». Зокрема одним із найважливіших екологічних прав громадянина виступає право на «безпечне для його життя та здоров'я навколишнє природне середовище» [2]. Зміст права на безпечне для життя і здоров'я довкілля полягає у закріпленій законом можливості проживати в середовищі, яке не спричиняє шкоду здоров'ю людини, користуватись для задоволення своїх життєво необхідних фізичних та духовних потреб безпечними природними благами, вимагати від держави, а також інших фізичних та юридичних осіб виконання вимог та правил екологічної безпеки, а у випадку їх порушення, звертатись за захистом порушеного права до компетентних органів [3, с. 43].

Сьогодні, в умовах війни в Україні дуже складно, а інколи, навіть і неможливо реалізовувати це конституційне екологічне право і похідні від нього екологічні права. Тому першим і нагальним кроком у таких складних умовах, стало прийняття 15 березня 2022 року Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо діяльності у сфері довкілля та щодо цивільного захисту на період дії воєнного стану і у відбудовний період» [4]. До позитивних моментів зазначеного вище закону слід віднести те, що він регламентує діяльність у сфері довкілля не лише у період воєнного стану, але і у відбудовний період. Як зазначається на офіційному сайті Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України, зміни, які запроваджуються даним законом, спрямовані на забезпечення трьох надзвичайно важливих складових: забезпечення обороноздатності держави під час воєнного стану; пришвидшення відновлення інфраструктури і економіки України у відбудовний період; повернення до нормальної життєдіяльності громадян після закінчення війни. І саме цей останній компонент покликаний сприяти та забезпечувати захист права кожного на чисте і безпечне для життя і здоров'я довкілля та похідні від нього екологічні права [3]. Водночас, поза увагою законодавця у рамках даного ЗУ окрім врегулювання процедури оцінки впливу на довкілля та охорони тваринного світу в умовах війни, залишилось ще ряд важливих питань, зокрема: щодо здійснення функцій екологічного нагляду (контролю), щодо охорони і збереження лісів та територій природно-заповідного фонду, охорони надр, атмосферного повітря, вод тощо.

На підставі вище викладеного, неможливо оминати і міжнародно-правовий механізм захисту екологічних прав людини в період збройних конфліктів. Парламентська асамблея Ради Європи ще у 2021 р. висунула проєкт додаткового протоколу «Про право на

безпечно, чисто, здорове та стійке довкілля» до Європейської конвенції з прав людини, де сформульовані основні принципи забезпечення основних прав людини (запобігання, застереження, нерегресії, *in dubio pro natura*; трансгенераційної відповідальності, тощо), процесуальні та матеріальні екологічні права [5]. Проте, кроком уперед було прийняття Комісією міжнародного права ООН на 73 сесії та подання на розгляд Генеральної асамблеї ООН остаточного проекту принципів захисту навколишнього середовища у зв'язку зі збройним конфліктом (з застосуванням інноваційного підходу, який передбачає захист довкілля під час збройного конфлікту, після його завершення та під час окупації).

Отже, тому забезпечення екологічних прав під час військового конфлікту є критично важливим завданням, яке вимагає спільних зусиль з боку уряду, військових сил, громадськості та міжнародних організацій. Уряд України повинен активно працювати над розробкою та впровадженням спеціалізованих екологічних стандартів та норм для територій, що перебувають під впливом військового конфлікту, з метою мінімізації негативних екологічних наслідків.

#### *Література*

1. Яких екологічних наслідків зазнала Україна за час війни окрім збитків від підриву Каховської ГЕС. URL: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/yakih-ekologichnih-naslidkiv-zaznala-ukrayina-za-chas-viyni-okrim-zbitkiv-vid-pidrivu-кахovskoyi-ges/> (дата звернення: 25.10.2023).
2. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 чер. 1991 р. № 1264-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text> (дата звернення: 25.10.2023).
3. Антонюк У.В. Захист екологічних прав в Україні в умовах військової агресії. *Право та державне управління*. 2022. № 3. С. 42–47.
4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо діяльності у сфері довкілля та щодо цивільного захисту на період дії воєнного стану і у відбудовний період: Закон України від 15 бер. 2022 р. № 2132-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2132-20#Text> (дата звернення: 25.10.2023).
5. Parliamentary Assembly. Anchoring the right to a healthy environment: need for enhanced action by the Council of Europe Resolution 2396 (2021). URL: <https://pace.coe.int/en/files/29499/html> (дата звернення 25.10.2023).

**Нецька Л.С.**, к.ю.н., доцент,  
**Рудич М.О.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ПРОБЛЕМИ ЗАХИСТУ ПРАВ ТА ЗАКОННИХ ІНТЕРЕСІВ СУБ'ЄКТІВ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Умови сьогодення відображають складну реальність, де проблеми захисту прав та законних інтересів суб'єктів підприємницької діяльності набувають важливого значення. Військові конфлікти не лише порушують звичайне життя, але також породжують серію юридичних, економічних та соціальних викликів, зокрема для сфери бізнесу. Військові дії досить часто призводять до порушення прав та законних інтересів бізнесу через відсутність гарантій дії законів та встановлення певних правил при функціонуванні в особливий період.

Наразі доцільно розглядати проблеми, шукати дієві стратегії для забезпечення захисту прав суб'єктів підприємництва під час воєнного стану.

Згідно ст. 42 Конституції України, право на не заборонену законом підприємницьку діяльність, що є різновидом господарської, є конституційним правом людини і громадянина [1].

Україна не була готова до таких серйозних викликів, як збройна агресія РФ. Тому зокрема і підприємницька діяльність в Україні почала стрімко втрачати активність або й призупинятися/припинятися через спричинені збитки та втрату частини територій, які перебувають в окупації ворога. Але щоб максимально швидко стабілізувати ситуацію, Кабінет Міністрів України затвердив постанову № 314 «Деякі питання забезпечення провадження господарської діяльності в умовах воєнного стану», відповідно до якої у період воєнного стану право на провадження господарської діяльності може набуватися суб'єктами господарювання на підставі безоплатного подання до органів ліцензування, дозвільних органів та суб'єктів надання публічних (електронних публічних) послуг декларації про провадження господарської діяльності без отримання дозвільних документів (документів дозвільного характеру, ліцензій або інших результатів надання публічних послуг), крім видів господарської діяльності за переліком згідно з додатком 2 Постанови [2].

Згідно з ч. 1 ст. 417 Господарського кодексу України «у період дії воєнного стану, введеного на території України або в окремих місцевостях, правовий режим підприємницької діяльності визначається на основі закону про оборону України, інших законодавчих актів щодо забезпечення обороноздатності держави та законодавства про режим воєнного стану», але таке регулювання підприємницької діяльності не охоплює в повній мірі складових особливого періоду, як от часу мобілізації (крім цільової), воєнного часу, частково відбудовного періоду після закінчення воєнних дій» [3].

Основними проблемами, що нині виникають у суб'єктів господарювання, з одного боку є збереження засобів виробництва та іншого майна, працівників, виконання зобов'язань в умовах воєнного стану, а з іншого – падіння попиту на товари, роботи, послуги, або і його відсутність на певні види товарів чи послуг, відсутність інвестицій, труднощі із залученням ресурсів для виробництва та ін.

Позитивним рішенням для підприємництва у період дії воєнного стану є програма релокації підприємств у більш безпечні регіони держави, яка й досі діє. Переміщені підприємства змогли уникнути припинення підприємницької діяльності. Постанова Уряду № 305 від 17.03.2022 регламентує безоплатне перевезення майна вітчизняних підприємств, установ та організацій згідно з переліком, який формується Міністерством економіки України і передається до Міністерства інфраструктури України [4]. Розпорядженням Уряду № 245-р від 25.03.2022 передбачено план невідкладних заходів з переміщення у разі потреби виробничих потужностей суб'єктів господарювання з територій, де ведуться бойові дії та/або є загроза бойових дій, на безпечну територію [5].

Окремою проблемою для суб'єктів підприємництва залишається питання відшкодування збитків, завданих їхньому майну внаслідок збройної агресії РФ. На даний час немає якоїсь єдиної програми чи механізму такого відшкодування. Поки що можливо лише визначити їх розмір та здійснити реєстрацію збитків.

Для визначення розміру реальних збитків, завданих суб'єктам господарювання всіх форм власності внаслідок втрати, руйнування або пошкодження їх майна у зв'язку із збройною агресією РФ, визначення розміру упущеної вигоди від неможливості чи перешкод у провадженні господарської діяльності зазначеними суб'єктами господарювання, а також для оцінки потреб у відновленні майна суб'єктів господарювання застосовується відповідна методика,

затверджена наказом Міністерства економіки України та Фонду державного майна України від 18.10.2022 № 3904/1223.

Не можна виключати і можливості захисту прав суб'єктів підприємницької діяльності шляхом подання позовів про відшкодування шкоди в порядку господарського судочинства. Така практика вже існує, адже є в Єдиному державному реєстрі судових справ рішення про стягнення шкоди з РФ, ухвалені судами у 2022-2023 роках. Водночас в судовому рішенні майже в кожній господарській справі про відшкодування шкоди, заподіяної агресією РФ, суд наводить дані про те, що кримінальне правопорушення, внаслідок якого заподіяно таку шкоду, зареєстровано в ЄРДР, але досудове розслідування на момент ухвалення рішення ще триває [6].

Отже, в умовах воєнного стану перед суб'єктами підприємницької діяльності постають складні виклики та проблеми, пов'язані із захистом їхніх прав та законних інтересів. Але, окрім негативних явищ, у цій ситуації відкриваються шляхи до розвитку нових підходів та стратегій задля реалізації стійкого та гнучкого середовища для підприємництва, загострюючи потребу швидких змін. Плідна праця у реформуванні законодавства, мінімізація корупції, створення підтримки для бізнесу, практичні наукові дослідження можуть допомогти подолати ці складнощі та забезпечити відповідний сприятливий клімат у непередбачуваних або особливих умовах.

### *Література*

1. Конституція України: Основний Закон України від 28 чер. 1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.

2. Деякі питання забезпечення провадження господарської діяльності в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 18 бер.2022 р. № 314. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/314-2022-p#Text> (дата звернення: 24.10.2023).

3. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 24.10.2023).

4. Про особливості роботи акціонерного товариства «Укрпошта» в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 17 бер. 2022 р. № 305. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/305-2022-n#Text> (дата звернення: 24.10.2023).

5. Про затвердження плану невідкладних заходів з переміщення у разі потреби виробничих потужностей суб'єктів господарювання з територій, де ведуться бойові дії та/або є загроза бойових дій, на безпечну територію: розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 бер. 2022 р. № 246-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/246-2022-p#Text> (дата звернення: 24.10.2023).

6. Валендюк О., Шаповалова О., Гнатенко Н. Відшкодування шкоди, заподіяної збройною агресією Російської Федерації: окремі процесуальні аспекти. URL: <https://pravo.ua/vidshkoduvannia-shkody-zavdanoi-zbroinoiu-ahresiiei-rosiiskii-federatsii-okremi-protseualni-aspekty/> (дата звернення: 24.10.2023).

УДК 352:338 (043.2)

**Поліщук І.В.**, старший викладач,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
**Гончар В.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

## **ПРАВОВІ РЕГУЛЯТОРИ ДОСТУПНОСТІ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОТУ: ЄВРОПЕЙСЬКІ ТЕНДЕНЦІЇ**

Сьогодні увесь світ рухається у напрямку розвитку мобільності, одним із аспектів якого є поступовий перехід від володіння автомобілем до користування громадським транспортом. А «розвиток доступного, зручного та екологічного громадського транспорту – це про розумну мобільність, зниження витрат на транспортування, зменшення заторів та скорочення рівня викидів» [1]. Це поширена і загальноприйнята тенденція насамперед європейських країн, яка набуває все більшої актуальності. Щоб відповідати цій тенденції, Україні насамперед потрібні зміни до законодавства, які держава зобов'язалася вносити відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

В Україні громадський транспорт потребує реформування і особливо зараз, з урахуванням нових викликів, які принесла війна. Концептом такого реформування має бути мобільність громадського транспорту, переосмислення підходів до його управління та планування, особливо на рівні регіонів. Наразі громадський транспорт сконцентрований здебільшого у великих містах та прибуткових напрямках перевезень, що не сприяє розвитку регіонів. Тому постає потреба впровадження більш гнучких та ефективних регуляторів, які б забезпечили більшу частину населення ширшими можливостями дістатися до своїх громад, розширили сполучення між передмістям і містом, надали рівні транспортні можливості жителям віддалених регіонів. В цьому контексті саме «збалансований розвиток території дозволить органам публічної влади вирішувати нагальні соціально-економічні завдання,



проблеми збереження навколишнього середовища та природно-ресурсного потенціалу з метою повноцінного задоволення потреб нинішнього і майбутніх поколінь. Для подолання негативних тенденцій необхідно чітко усвідомити кожну конкретну проблему та запроваджувати ефективні заходи з розроблення і виконання дієвих стратегій і цільових програм розвитку територій» [2]. При цьому досить важливо, щоб такі програми були пріоритетними та фінансувались у повному обсязі. Наразі однією з чи не основних проблем розвитку громадського транспорту та розширення його доступності є проблема його фінансування. «Погані фінансові справи в комунальних транспортних компаніях обумовлені такими факторами – ненадійна фінансова ситуація, низькі тарифи, вагома частка пільгових пасажирів, ненадійна компенсація від держави, та загальні очікування, що тарифи на громадський транспорт залишаться низькими» [3]. Звичайно, існує чимало економічних важелів вирішення цієї проблеми, але вважаємо, що необхідно змінити підхід у її вирішенні. Для цього насамперед необхідно забезпечити реалізацію положень Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 1370, які надають право містам «платити перевізникам за транспортну роботу, за проїзд за певним маршрутом, певним рухомим складом і за визначену кількість кілометрів» [3], що дозволить значно оптимізувати мережу громадського транспорту та забезпечити його фінансову стабільність у довгостроковій перспективі.

Сучасна мобільність у сфері транспорту потребує й інтегрованих планових підходів, які б забезпечили мобільні потреби людей у сталій та інклюзивній формі. На громадський транспорт покладено перевезення різних груп населення, в тому числі і маломобільних, тобто осіб, «які відчувають труднощі при самотійному пересуванні, одержанні послуги, необхідної інформації або при орієнтуванні у просторі, зокрема особи з інвалідністю, з тимчасовим порушенням здоров'я, з дитячими візками, вагітні жінки, громадяни похилого віку» [2]. І тут йдеться про доволі велику кількість людей – близько 30% мешканців є маломобільними. Звичайно, елементи інклюзивності на транспорті застосовуються не всюди і не завжди правильно, і тут справді ще є куди рухатись у плані доступності. Так маломобільним людям важко проникнути в метро, залізничні вокзали чи подібні споруди, оскільки вони часто не обладнані відповідними зручностями, такими як ліфти, пандуси чи вивіски для глухих людей. Щоб задовольнити основні потреби та вимоги таких груп людей рівень доступності громадського транспорту та його

інфраструктури має бути значно підвищеним, що має бути закріплено прийняттям відповідних інтегральних нормативних актів.

Без сумніву, Україна повинна відповідати усім світовим тенденціям сталого розвитку, зокрема і у сфері розвитку громадського транспорту. Проте, в умовах війни цей розвиток дещо паралізований. На наш погляд, доречною є думка деяких дослідників, що в сучасних умовах війни при розбудові громадського транспорту «варто робити ставку на комбінований підхід і поєднання різних видів транспорту.., на побудову максимально ефективної, сталої та багатофункціональної системи транспорту, яка б відповідала різним сценаріям користування» [1]. «Рівний доступ та інклюзивність» - такою має бути характеристика системи поствоєнного громадського транспорту в Україні, транспорту, який, насамперед має враховувати потреби у пересуванні постраждалих від війни людей та постраждалих регіонів у реінтеграції.

#### *Література*

1. Транспортні тренди 2023 у світі та в Україні. URL: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/expert/transportation-trends.html> (дата звернення: 28.10.2023).

2. Васильєва Н.В. Доступність інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп населення: аналіз зарубіжного досвіду. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 11. URL: [http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/11\\_2020/8.pdf](http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/11_2020/8.pdf) (дата звернення: 28.10.2023).

3. Марта Пастух, Матіас Мерфорт, Віктор Загреба, Армін Вагнер. Трансформація сталої мобільності. 20 січ. 2023 р. URL: <https://transformative-mobility.org> (дата звернення: 28.10.2023).

4. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1370/2007 від 23 жовт. 2007 р. про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_008-07#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-07#Text) (дата звернення: 28.10.2023).

**Слободська І.А.**, старший викладач,  
**Лисенко М.С.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ЗМІНИ В ПРАВОВОМУ РЕГУЛЮВАННІ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

У ХХІ столітті повітряний транспорт вважається одним із найзручніших та найшвидших засобів пересування. Однак ситуація в Україні та світі вже не перший рік ставить жорсткі обмеження на авіаційну діяльність та послуги, що привело до відсутності перельотів в повітряному просторі України.

Згідно з чинним законодавством України міжнародне повітряне право – це галузь міжнародного права, яка регулює відносини між суб'єктами міжнародного права щодо використання повітряного простору з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень і забезпечення їх безпеки.

Міжнародне повітряне право – відносно молода галузь міжнародного права, яка почала активно розвиватися у 20 столітті. Першим нормативно-правовим актом, який регулював відносини у сфері повітряного простору, була Паризька конвенція про повітряну навігацію 1919 р., в якій був закріплений принцип суверенітету держави на її повітряний простір над сухопутною та водною територією. На її основі держави почали приймати спеціальні закони та розвивати власне повітряне законодавство. З прийняттям у 1993 р. Повітряного кодексу України (далі – ПК України) розпочинається інтенсивний розвиток повітряного права в незалежній Україні [1].

У більш вузькому розумінні зміст повітряного права можна визначити, виходячи із ч. 2 ст. 2 ПК України: повітряне право – це право, що регулює порядок виникнення, зміни і припинення суспільних відносин у галузі авіації [2].

У зв'язку з карантинними обмеженнями, які діяли з 2020 року та військовою агресією РФ проти України, яка почалася у лютому 2022 року, авіаційна галузь України потерпає значних змін і втрат та також вимагає введення певних обмежень задля забезпечення безпеки суспільства.

24 лютого 2022 року «Украерорух» згідно з вимогами ПК України та Положення про використання повітряного простору України органами ОЦВС та Державіаслужбою України вжито заходів щодо

закриття повітряного простору України для цивільних літаків через вторгнення РФ на українську територію. Пункти 29-36 зазначеного Положення повністю присвячені питанню заборон та обмежень використання повітряного простору України [3]. Європейська організація з безпеки повітряної навігації прогнозує обмеження на польоти над територією України, Білорусі та РФ до 2029 року. Однак цей прогноз є виключно припущенням Євроконтролю, стверджує авіаційний експерт Богдан Долінце. Він наголосив, що звіт – лише гіпотеза європейського відомства. «Це не означає, що у разі припинення війни та відкриття надземного простору ми не зможемо літати. Це виключно припущення, яке було висунуте Євроконтролем», - сказав він. Також експерт додав, що європейські фахівці отримують певну інформацію від України щодо прогнозів, «але напевне «Украерорух» не може чітко прогнозувати, тому що дуже складно визначити, що відбуватиметься з повітряним простором» [4].

Ще одним обмеженням в авіаційній галузі стало обмеження використання дронів. Використання безпілотних літальних апаратів в умовах війни обмежене і потребує отримання дозволу. До того ж порядок отримання таких дозволів не стандартизований. Тому варто його уточнювати в місцевих органах влади, а також узгоджувати використання дронів зі Службою безпеки України та Національною поліцією. Звісно, це надто складний шлях, щоб запускати дрони заради розваг [5].

Заборону встановлено для діяльності будь-яких користувачів повітряного простору України, крім підприємств, установ та організацій, залучених до відсічі та стримування збройної агресії РФ.

Загалом повітряне право України привернуло до себе багато уваги у зв'язку з ситуацією в країні та багато проблемних питань нарешті були вирішені. Міноборони України поглибило співпрацю з національними військовими органами управління авіацією держав-членів та партнерів НАТО. Державіаслужба України в умовах дії правового режиму воєнного стану приділяє значну увагу льотній придатності повітряних суден, їх компонентів, використанню повітряного простору та забезпеченню його безпеки, застосуванню дронів, підготовці льотного складу, медичному забезпеченню та використанню аеродромів. Окремо вирішується питання удосконалення нормативно-правової бази у галузі державної авіації. Зміни передусім націлені на врахування досвіду НАТО, адаптованого під українські реалії. Оскільки національне повітряне

право потребувало уваги, нинішня ситуація стимулювала вдосконалити цю галузь права з врахуванням викликів [6].

### *Література*

1. Зародження повітряного права України URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%B2%D1%96%D1%82%D1%80%D1%8F%D0%BD%D0%B8%D0%B9\\_%D0%BA%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D1%81\\_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%B2%D1%96%D1%82%D1%80%D1%8F%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D1%81_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8) (дата звернення: 27.10.2023).

2. Повітряний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 27.10.2023).

3. Положення про використання повітряного простору України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF/conv#n111> (дата звернення: 27.10.2023).

4. Прогноз Європейської організації з безпеки повітряної навігації. URL: <https://www.unian.ua/tourism/news/poloti-nad-ukrajinoyu-ne-vidnovlyatsya-do-2029-roku-shcho-ce-oznachaye-12214506.html> (дата звернення: 27.10.2023).

5. Знімання з використанням дронів: воєнний стан та зміни до законодавства. URL: <https://imi.org.ua/monitorings/zjomky-z-vykorystannyam-droniv-voennyj-stan-ta-zminy-do-zakonodavstva-i54375> (дата звернення: 27.10.2023).

6. Український досвід у сфері регулювання діяльності державіації в умовах воєнного стану обговорили у штаб-квартирі НАТО. URL: <https://www.mil.gov.ua/news/2023/07/05/ukrainskij-dosvid-u-sferi-regulyuvannya-diyalnosti-derzhaviaczii-v-umovah-voennogo-stanu-obgovorili-u-shtab-kvartiri-nato/> (дата звернення: 27.10.2023).

УДК 346 (043.2)

**Морозова О.М.**, к.ю.н.,  
ВСП Технологічно-промисловий коледж ВНАУ,  
м. Вінниця, Україна

**Сохар В.В.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ АВІАЦІЇ**

Сучасний стан і майбутнє України потребують розв'язання проблеми створення сприятливого середовища для підприємництва, його розвитку в період поглинання національної економіки глобалізаційними міжнародними системами, залучення інвестицій, охорони та захисту прав суб'єктів підприємницької

діяльності від протиправних дій. До кола суб'єктів таких правовідносин належать і суб'єкти авіаційного підприємництва [1]. Зазначимо, що до складу суб'єктів авіаційного підприємництва входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Відповідно до ст. 42 Господарського кодексу України підприємство – самостійна, ініціативна, систематична та, що характерно, на власний ризик господарська діяльність, що здійснюється суб'єктами господарювання (підприємцями) з метою досягнення економічних і соціальних результатів та одержання прибутку [2].

Законодавчо закріплено загальні принципи здійснення підприємницької діяльності. Разом з тим, до особливостей здійснення підприємницької діяльності суб'єктами у сфері авіаційного транспорту доцільно віднести обов'язковість дотримання окрім загальних принципів підприємництва ще й додаткових принципів, передбачених у Чиказькій Конвенції, що стосуються діяльності авіакомпаній, аеропортів, всіх учасників ринку авіаперевезень [3].

Для підприємницької діяльності в авіації існує ряд умовностей. Зокрема, авіаційні суб'єкти повинні мати ліцензії на спеціальні види діяльності, які вони здійснюють. Необхідним є і декларування відповідності суб'єктів авіаційної діяльності кваліфікаційним вимогам, вимогам безпеки, технічним стандартам, яке прийшло на заміну сертифікації і обіцяє спростити доступ до ринку авіапослуг.

Діяльність у сфері цивільної авіації здійснюється шляхом перевезень пасажирів, пошти, вантажу, чим займаються різні державні, колективні, приватні підприємства та організації, громадяни і товариства. У довоєнному 2021 році пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 28 українських авіакомпаній. Комерційні рейси українських та іноземних авіаперевізників упродовж року обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів [4].

Окремим видом підприємництва є діяльність авіапідприємств з обробки сільськогосподарських площ. Наприклад, у 2020 році їх було оброблено 287,8 тис. гектарів [5].

Вітчизняне літакобудування теж відноситься до видів комерційної господарської діяльності. Його недоліком були і є застарілі технології та орієнтація на внутрішній ринок. Державна

цільова науково-технічна програма розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки якраз спрямована на розроблення нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, проведення випробувань, реалізація і впровадження яких дасть змогу забезпечити рентабельне серійне виробництво високотехнологічної авіаційної техніки в Україні, розробити зразки нових конкурентоспроможних моделей серійних, модернізованих пасажирських і вантажних літаків, вертольотів, двигунів, малOSHумних гвинтів, авіаційних тренажерів, іншої техніки, а також сприятиме її експорту на зовнішній ринок [6]. Заплановане вирішення проблем в авіапромисловості ймовірно у мирний час.

Сама по собі діяльність суб'єктів у галузі цивільної авіації особлива і тим, що потребує обслуговування. Ці послуги обслуговуючого характеру, як от аеронавігаційне, наземне обслуговування повітряних суден, господарська діяльність інших суб'єктів господарювання в аеропортах мають всі ознаки підприємництва. Тому окрім норм Повітряного кодексу України, така діяльність регулюється положеннями ЦК України, ГК України, низкою законів, правилами, затвердженими суб'єктами авіаційної діяльності, локальними актами суб'єктів підприємництва, що надають послуги чи виконують роботи за договорами суб'єктам авіаційної діяльності.

Україна суттєво покращила законодавство у галузі авіації після підписання Угоди про відкрите небо, гармонізуючи його до актів Європейського Союзу. Після повного завершення імплементації технічних стандартів, регламентів цивільна авіація нашої держави отримає всі можливості для відродження і подальшого розвитку на новому технологічному рівні, що буде поштовхом і до урізноманітнення та розширення підприємницької діяльності у сфері авіації.

#### *Література*

1. Доденко І. Основні ризики підприємницької діяльності з авіаперевезень. *Entrepreneurship, Economy and Law*. 2020. № 5. С. 69–73. URL: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.5.11> (дата звернення: 25.10.2023).
2. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
3. Кравченко Д.М. Господарсько-правове регулювання діяльності авіаційних підприємств у галузі цивільної авіації України. URL: <https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/23797/1/98.PDF> (дата звернення: 25.10.2023).

4. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2021 рік. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2021/zvit-derjavia-2021.pdf> (дата звернення: 25.10.2023).

5. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2020 рік. URL: [https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit\\_2020.doc](https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Zvit_2020.doc) (дата звернення: 25.10.2023).

6. Про затвердження Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки: постанова Кабінету Міністрів України від 1 верес. 2021 р. № 951. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/951-2021-p#Text>

УДК 346.2 (043.2)

**Бабушкін Д.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Нецька Л.С., к.ю.н., доцент

## **ПРАВОВИЙ СТАТУС ПРИВАТНОГО ПІДПРИЄМСТВА**

З моменту проголошення незалежності в Україні почало формуватися та розвиватися національне законодавство, яке забезпечує належні умови у різноманітних сферах життя таких, як наприклад: сфера господарської діяльності фізичних та юридичних осіб, держави та територіальних громад. Одним із таких явищ створення належних умов є реалізація права на господарську діяльність, а саме можливість фізичним та юридичним особам створювати юридичні особи в порядку і у спосіб визначений законодавством України. Відповідні юридичні особи можуть бути створені в організаційно-правових формах, які відповідають інтересам їх учасників та передбачені законодавством [1].

Різнманітність видів та форм підприємств, яка на сьогодні існує в Україні, обумовлена законодавчим закріпленням багатоманітності форм власності, способів заснування (утворення) підприємств, правових режимів майна, яке передано підприємству його засновниками. Така багатоманітність знайшла відображення у ст. 63 Господарського кодексу України, що визначає види та організаційні форми підприємств. Відповідно до ч. 1 цієї статті в Україні залежно від форм власності, передбачених законом, можуть діяти підприємства таких видів: приватне підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичної особи); підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності); комунальне



підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади; державне підприємство, що діє на основі державної власності; підприємство, засноване на змішаній формі власності (на базі об'єднання майна різних форм власності) [2].

Приватним підприємством, згідно зі статтею 113 Господарського кодексу України, визнається підприємство, що діє на основі приватної власності одного або кількох громадян, іноземців, осіб без громадянства та його (їх) праці чи з використанням найманої праці. Приватним є також підприємство, що діє на основі приватної власності суб'єкта господарювання - юридичної особи. Порядок організації та діяльності приватних підприємств визначається ГК України та іншими законами. Тобто приватне підприємство створюється виключно на основі приватної власності однієї або кількох фізичних осіб чи юридичної особи. Виходячи з того, що на сьогодні закон, який регулює порядок створення та діяльності приватних підприємств, відсутній, такі підприємства діють на загальних підставах відповідно до Цивільного та Господарського кодексів України. Визначення «приватне», крім форми власності, виявляє головну особливість правового становища підприємства цієї організаційної форми. Згідно із законодавством власник у цьому випадку є водночас підприємцем, власність і управління майном у приватному підприємстві не розмежовуються [2].

Щодо правового статусу приватного підприємства, то законодавчі акти не дають чіткого визначення терміну «організаційна форма юридичної особи», існує двоякий підхід до визначення приватного підприємства. По-перше, виходячи зі змісту статті 113 Господарського кодексу України, приватне підприємство є організаційною формою підприємства. По-друге, стаття 63 цього Кодексу визначає приватне підприємство як вид підприємства залежно від форми власності. Крім того, деякі нормативно-правові акти використовують поняття «приватне підприємство» у розумінні підприємства, заснованого на приватній формі власності, яке є відмінним від державного та комунального підприємства, а інші нормативно-правові акти – саме як організаційну форму підприємства. У зв'язку з тим, що поняття «приватне підприємство» змістовно акцентує увагу лише на форму власності, а не на особливості у заснуванні чи управлінні підприємством, приватне підприємство як організаційна форма потребує законодавчого уточнення. Через його відсутність у законодавстві виникає практична проблема, а саме правова невизначеність щодо положень статуту, у якому повинні визначатися усі важливі елементи структури, організації та діяльності приватного

підприємства. Відтак юрист може некваліфіковано скласти його, зокрема не зазначити певні важливі положення у його змісті, що може призвести до певних негативних наслідків [3; 4].

Наведене вище дає можливість окреслити такі основні ознаки приватного підприємства, як відсутність законодавчо встановленого обмеження, пов'язаного з формуванням статутного капіталу, можливість самостійного визначення засновниками принципів і механізмів управління підприємством, здійснення господарської діяльності з використанням найманої праці чи без її використання. Саме самостійне, на власний розсуд, визначення власником засад діяльності приватного підприємства обумовлює поширеність зазначеного виду підприємства в Україні.

#### *Література*

1. Пальчук П.М. Порівняльно-правова характеристика правового статусу приватних підприємств і товариств з обмеженою відповідальністю. Виклики глобалізації XXI ст. та стратегія соціально-економічного відродження України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 24 трав. 2016 р.) /відп. ред. А.А. Мазаракі. Київський нац. торг.-екон. ун-т. 2016. 220 с.

2. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV: станом на 8 жовт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.

3. Правове становище приватних підприємств. Міністерство юстиції України. URL: [https://minjust.gov.ua/m/str\\_7392](https://minjust.gov.ua/m/str_7392)

4. Настечко В.С. Правове становище приватних підприємств. Молодіжний науковий юридичний форум: Всеукр. наук.-практ. конф. до Дня науки (Київ, Національний авіаційний університет, 18 трав. 2017 р.). Тернопіль: Вектор, 2017. Т. II. С. 228-231.

УДК 34:629.735.014 (043.2)

**Бугайко Д.Д.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Слободська І.А., старший викладач

## **ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ НОРМ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА НА ГЛОБАЛЬНОМУ, РЕГІОНАЛЬНОМУ ТА НАЦІОНАЛЬНОМУ РІВНІ**

Міжнародне повітряне право (далі – МПП) регулює переважно міжнародну діяльність національної цивільної авіації, яка складається з міжнародних польотів, що проходять у суверенному повітряному просторі іноземних держав та за межами державної

території, а також міжнародних перевезень пасажирів та вантажів, що пересуваються повітряним судном з однієї країни в іншу. Міжнародні польоти та міжнародні перевезення здійснюються одночасно, але регулюються окремо один від одного. В результаті такої діяльності утворюються специфічні авіаційні відносини між державами. Рівні регулювання діяльності міжнародної цивільної авіації поділяються на: світовий рівень, регіональний рівень, міждержавний, національний рівень.

Регулювання діяльності міжнародної цивільної авіації на світовому рівні здійснюється з допомогою міжнародних авіаційних організацій. Транспортні міжнародні авіаційні організації поділяються на міжурядові (далі – ММАО) та неурядові (далі – МНАО). ММАО створюються державами на базі міжнародних договорів, які визначають цілі організацій, членства в них, права та обов'язки їх учасників, а також є суб'єктами міжнародного права. ММАО мають повноваження заключати міжнародні договори як між собою так і з окремими державами та несуть відповідальність за виконання договорів, приймати рекомендації та інші юридичні акти. Провідною ММАО в галузі цивільної авіації (далі – ЦА) є Міжнародна організація цивільної авіації – ICAO.

Членами МНАО у більшості випадків є юридичні особи, а діяльність присвячена спеціальним питанням міжнародних повітряних сполучень. Статути МНАО визначають їх цілі, задачі, членство, права та обов'язки членів організації, а також є суб'єктами міжнародного права. МНАО проводить свою діяльність згідно з внутрішнім законодавством та міжнародним правом. Найбільш впливовими МНАО є Міжнародна асоціація авіаційного транспорту (IATA), Міжнародна рада аеропортів (ACI), Організація цивільної аеронавігації (CANSO), Рада асоціацій аерокосмічної промисловості (ICCAIA), Група дій з повітряного транспорту (ATAG). Також МНАО активно співпрацюють ICAO та мають там статус спостерігача [1].

Регіональний рівень регулювання діяльності міжнародної цивільної авіації на даний момент являє собою групу з наступних організацій: Європейська конференція ЦА (ECAC), Латиноамериканська комісія ГА (LACAC), Африканська комісія ЦА (AFCAC), Рада ЦА арабських держав (CACAS), Рада повітряного транспорту Тихого океану (SPATC), Європейська організація з забезпечення безпеки аеронавігації (EUROCONTROL), Агентство з забезпечення безпеки аеронавігації в Африці та на Мадагаскарі (ASECNA), Центральнаамериканська організація з обслуговування аеронавігації (COCESNA) [1].

Основним нормативно правовим документом галузі ЦА України є Повітряний Кодекс України: Закон України від 19.05.2011 р. № 3393-VI [2]. Державне управління безпекою ЦА України реалізується згідно з Державною програмою з безпеки польотів (Розпорядження Кабінету Міністрів України № 656-р) [3]. Розвиток аеропортів та їх інфраструктури реалізовується згідно з Постановою Кабінету Міністрів України № 126 затверджено Державну цільову програму розвитку аеропортів на період до 2023 р [4]. Україна входить до десяти країн, які мають повний цикл розроблення, серійного виробництва, експлуатації, технічного обслуговування авіаційної техніки, а також розгалужену систему підготовки та перепідготовки авіаційних фахівців. Розвиток вітчизняного авіабудування реалізується згідно з положеннями Розпорядження Кабінету Міністрів України № 1412-р «Про схвалення Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки» [5]. На жаль, під час військової агресії РФ реалізація більшості цих програм стикається з форс мажорними проблемами. Після закінчення війни особливої актуальності набуде комплексний перегляд нормативно-правової бази ЦА з метою комплексної відбудови системи у повоєнний період. При цьому важливою є подальша гармонізація законодавства України про ЦА із нормами світового та регіонального рівнів регулювання.

#### *Література*

1. Посібник з регулювання міжнародного повітряного транспорту ICAO DOC 9626, Монреаль.
2. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49. Ст. 536.
3. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. Урядовий кур'єр. 2018. № 120 (27 черв.).
4. Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 24 лют. 2016 р. № 126. Урядовий кур'єр. 2016. № 41 (2 берез.).
5. Про схвалення Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 лист. 2020 р. № 1412-р. Урядовий кур'єр. 2020. № 223 (17 лист.).

**Василенко В.П.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

## **ЗОБОВ'ЯЗАННЯ СТОРІН ЗА ДОГОВОРОМ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ**

Повітряне перевезення – це перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном. Загальні засади правового регулювання повітряних перевезень пасажирів та багажу встановлені Повітряним кодексом України, Цивільним кодексом України, міжнародними угодами в сфері повітряного транспорту та спеціальними правилами. Так відповідно до Повітряного та Цивільного кодексів України, повітряне перевезення пасажирів та багажу здійснюється на підставі договору перевезення [1; 3]. Договір перевезення повітряним транспортом є цивільно-правовим договором, оскільки повітряні перевезення «більшою мірою здійснюються на приватних засадах» [2, с. 115], тому на нього в повній мірі поширюються норми ЦК України, який закріплює принцип свободи укладення договору і формування його умов.

За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - плату за його перевезення [1, ч. 1 ст. 910]. Тобто, договір перевезення пасажирів та багажу повітряним транспортом є двостороннім, однією із сторін якого є повітряний перевізник – ним може бути «будь-яка юридична чи фізична особа, що здійснює повітряне перевезення, має права на експлуатацію авіаційної техніки і має ліцензію на надання послуг з перевезення пасажирів...» [3, ч. 1 ст. 59]. Другою стороною даного договору виступає пасажир, тобто «особа (за винятком членів екіпажу), що перевозиться повітряним судном за згодою перевізника згідно з договором перевезення, а її багажем вважаються предмети, майно та інша особиста власність пасажирів, які є необхідними для особистого користування, комфорту чи для забезпечення зручностей у зв'язку з його подорожжю» [4, Р. III]. Тобто «особливістю такого договору є те, що в якості особи, яка отримує послугу, виступає виключно фізична особа» [2, с. 117].

Відповідно до ст. 919 ЦК України, перевізник зобов'язаний доставити пасажирів, багаж, вантаж, пошту до пункту призначення у строк, встановлений договором, якщо інший строк не встановлений транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а в разі відсутності таких строків – у розумний строк [1]. Договірні зобов'язання, які виникають з договору повітряного перевезення, є частиною договорів про перевезення та підпадають під загальні положення ЦК України стосовно надання послуг, які містяться у Главі 63. Використання цих положень може застосовуватися до всіх договорів про послуги, якщо це не протирічить суті зобов'язання. Крім цього, у Главі 64 ЦК України «Перевезення» є також норми, що стосуються спеціальної регламентації послуг з перевезення. Більш предметна регламентація зобов'язальних відносин при повітряних перевезеннях пасажирів і багажу закріплена Повітряним кодексом України, Авіаційними правилами України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» та іншими нормативними актами.

Кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженими ним організаціями (агентами) [3]. Тобто, згода на укладання договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується виданням квитка (паперовий або електронний) при перевезенні пасажирів; багажної квитанції (паперова або електронна) при перевезенні речей як багажу пасажирів, форма яких встановлюється відповідно до транспортних кодексів (статутів) країни [1, ч. 2 ст. 910].

Перевізник відповідає за збереження багажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження багажу сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. Авіаперевізник відповідає за шкоду, заподіяну в разі знищення, втрати або пошкодження зареєстрованого багажу, виключно у разі, якщо дія, яка спричинила знищення, втрату або пошкодження багажу, відбулась на борту повітряного судна або у період часу, коли авіаперевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини (ст. 924 ЦК України) [1]. Авіаперевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному перевезенні пасажирів і багажу, «якщо не 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 мав (мали) змоги вжити таких заходів. Авіаперевізник компенсує лише фактичні збитки, які були доведені пасажиром, в рамках встановленої ним відповідальності за завдану шкоду» [3, с. 28].

Отже, аналіз українського законодавства, що стосується зобов'язань сторін за договором повітряного перевезення, вказує на відповідність його норм міжнародним та європейським актам у сфері авіаперевезень, однак потребує подальшого вдосконалення в контексті розвитку ринку авіаперевезень та його глобалізації.

#### *Література*

1. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

2. Приленський І.І. Загальна характеристика договору перевезення пасажирів повітряним транспортом за законодавством України. *Юридичний вісник*. 2021. № 5. С. 115-122.

3. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

4. Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: затв. Наказом Державної авіаційної служби України від 26 лист. 2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

УДК 347.763 (043.2)

**Вязментинов І.І.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

### **ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ БАГАЖУ**

Перевезення пасажирів та багажу повітряним транспортом має свої переваги відносно до інших видів транспорту, а саме: швидкість, зручність, мобільність, економія часу. Проте сфера таких авіаперевезень характеризується множинністю джерел правового регулювання та подвійністю їх системи, адже включає в себе як акти національного законодавства, так і міжнародно-правові акти. Загально-правові засади повітряного перевезення пасажирів та

багажу встановлені Повітряним кодексом України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, міжнародними угодами та спеціальними правилами у сфері повітряного транспорту. Відповідно до ст. 910 ЦК України «за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення. Укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів)» [1]. Більш детальне визначення закріплено у ст. 98 Повітряного кодексу України, яка зазначає, що повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром. Документами на повітряне перевезення при перевезенні пасажирів є квиток (паперовий або електронний), а при перевезенні речей як багажу пасажирів – багажна квитанція (паперова або електронна) [2].

Загальні положення про відповідальність перевізника закріплені у ст.ст. 922, 924 ЦК України. Аналіз цих правових норм дає підстави зробити висновок про властиву для цивільних правовідносин, що виникають з приводу затримки пасажирів, втрати багажу, презумпцію вини перевізника, зміст якої визначений законодавцем у ст. 614 ЦК України. Перевізник відповідає за збереження багажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження багажу сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини (ст. 924 ЦК України) [1]. Майже тотожна за змістом правова норма закріплена у главі 2 розділу XXVI Авіаційних правил «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», згідно із якою «авіаперевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному перевезенні пасажирів і багажу, якщо не 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 мав (мали) змоги вжити таких заходів. За неналежне перевезення пасажирів і багажу авіаперевізник відшкодовує тільки реальні



збитки, доведені пасажиром, але в межах відповідальності за шкоду, встановлену цими Авіаційними правилами» [3].

Проаналізуємо також поняття та правові наслідки затримки або пошкодження багажу. Так, відповідно до п. 18 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України, багаж – предмети, майно та інші особисті речі пасажира або члена екіпажу, що перевозяться на борту повітряного судна. Повітряний кодекс України визначає три види багажу: зареєстрований багаж, несупроводжуваний багаж та ручну поклажу (незареєстрований багаж) [2]. Під зареєстрованим багажем слід розуміти багаж пасажира, прийнятий перевізником під свою відповідальність для перевезення та своєчасної доставки, на який перевізник оформив багажну квитанцію та видав багажну ідентифікаційну бирку. Слід підкреслити, що багажна квитанція є частиною квитка, що засвідчує прийняття до перевезення саме зареєстрованого багажу. Разом із тим несупроводжуваний багаж – це багаж, який прийнято до перевезення окремо від пасажира і оформлено за авіаційною вантажною накладною, що є документом, оформленим вантажовідправником чи іншою особою від його імені, який засвідчує укладення договору про перевезення і прийняття вантажу до перевезення на умовах, визначених у такому договорі. Ручна поклажа (незареєстрований багаж) – це багаж пасажира, який під час перевезення перебуває в салоні повітряного судна за згодою перевізника і під контролем пасажира та засвідчується спеціальною биркою.

Ведучи мову про межі відповідальності перевізника, важливою умовою для притягнення авіаперевізника до цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану багажу, є загальне правило, згідно з яким авіаперевізник відповідає за шкоду, заподіяну в разі знищення, втрати або пошкодження зареєстрованого багажу, виключно у разі, якщо дія, яка спричинила знищення, втрату або пошкодження багажу, відбулась на борту повітряного судна або у період часу, коли авіаперевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу. Відповідно до ст. 22 Монреальської конвенції відповідальність перевізника у випадку знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу обмежується сумою 1000 спеціальних прав запозичення (приблизно 49 тис. грн) стосовно кожного пасажира, за винятком випадків, коли пасажир зробив у момент передачі зареєстрованого багажу перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір [4].

### *Література*

1. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

2. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

3. Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: затв. Наказом Державної авіаційної служби України від 26 лист. 2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

4. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 трав. 1999 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text) (дата звернення: 29.10.2023).

УДК 346.1 (043.2)

**Гончарук О.О.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Нецька Л.С., к.ю.н., доцент

## **ОСОБЛИВОСТІ ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ**

Відповідальність у господарському праві – це комплексний правовий інститут, який має свій особливий предмет регулювання. Незважаючи на те, що учасники господарських правовідносин зацікавлені у правомірній поведінці як своїй, так і партнерів, правопорушення є не поодиноким явищем. Тому актуальним є вдосконалення правового регулювання господарської відповідальності.

Хоча чинне законодавство не містить визначення господарсько-правової відповідальності, на підставі положень ч. 1 ст. 216 та ч. 2 ст. 218 Господарського кодексу України можна стверджувати, що це відповідальність учасників господарських відносин за невиконання або неналежне виконання господарського зобов'язання та порушення правил здійснення господарської діяльності шляхом застосування до них передбачених законом чи договором санкцій [1].

Варто зауважити, що для правопорушення у сфері господарювання, переважно, не є характерним наявність

класичного складу правопорушення: об'єкт, суб'єкт, об'єктивна сторона, суб'єктивна сторона.

Необхідно вказати, що фактичною підставою господарсько-правової відповідальності є факт вчинення договірною правопорушення чи позадоговірною делікту, що відповідає ст. 19 ГК України. Також господарсько-правова відповідальність спрямована на особу чи майновий стан правопорушника, яким є суб'єкт господарських відносин (ст. 219 ГК України). Реалізується вона в ході правозастосовної діяльності за дотримання певного процедурно-процесуального порядку і форм [2, с. 146-147].

Як зауважує В.С. Щербина, господарсько-правова відповідальність, маючи специфічні ознаки, відрізняється від цивільно-правової та адміністративно-правової відповідальності, що виділяє її як самостійний вид юридичної відповідальності [3, с. 10-15].

Відповідно до ГК України відповідальність за господарське правопорушення поділяється на декілька видів, одним із яких, згідно зі ст. 230 ГК України, є штрафні санкції. Штрафними санкціями визнаються господарські санкції у вигляді грошової суми (неустойка, штраф, пеня), яку учасник господарських відносин зобов'язаний сплатити у разі порушення ним правил здійснення господарської діяльності, невиконання або неналежного виконання господарського зобов'язання [1].

Законодавець у ч. 2 ст. 231 ГК України чітко визначає розмір таких санкцій, але лише в контексті порушення господарського зобов'язання, в якому хоча б одна сторона є суб'єктом господарювання, що належить до державного сектора економіки, або порушення пов'язане з виконанням державного контракту, або виконання зобов'язання фінансується за рахунок Державного бюджету України чи за рахунок державного кредиту. Такі штрафні санкції застосовуються, якщо інше не передбачено законом чи договором [1].

На практиці найбільше проблем може виникати у разі застосування неустойки, яка одночасно є мірою відповідальності і способом забезпечення виконання зобов'язань. Вважається, що основне призначення неустойки виражається в стимулюванні боржника до належного виконання свого зобов'язання, а додаткове – в тому, що вона є невігідним наслідком для несправного боржника [4, с. 38]. Оскільки економічна ситуація країни значною мірою залежить і від приватно-правових відносин у сфері господарювання, вважаємо доцільним перегляд та врегулювання

даного питання в частині взаємодії приватних суб`єктів господарювання.

Оскільки господарсько-правова відповідальність покликана забезпечувати та організовувати належну господарську діяльність, то даний інститут потребує постійної уваги та детальнішого законодачого регулювання, зокрема і в частині застосування оперативно-господарських санкцій, що наразі встановлюються виключно в договірному порядку.

### *Література*

1. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#top> (дата звернення: 27.10.2023).

2. Мілімко Л.В. Господарсько-правова відповідальність: ознаки, процедура застосування. *Юридичний вісник*. 2016. Т. 1, № 38. С. 145–149.

3. Щербина В.С. Господарсько-правова відповідальність: галузевий підхід, особливості застосування та напрямки подальших наукових досліджень. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка*. 2013. С. 10-15.

4. Татькова З. Відповідальність у формі сплати штрафних санкцій. *Науковий вісник Ужгородського університету*. Серія «Право». 2011. Вип. 15. С. 37–43.

УДК 349.6 (043.2)

**Денисов Г.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Жмур Н.В., к.ю.н., доцент

## **РОЗВИТОК ЕКОЛОГІЧНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У ПЕРІОД СУЧАСНОЇ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВИ**

Екологічне право є відносно молодою, але швидко прогресуючою галуззю правничої науки, яка спрямована на законодавче забезпечення екологічної діяльності держави та захист прав людини на сприятливе довкілля.

Період сучасної Української держави з 1991 р. – теперішній час. Що стосується правових засад регулювання екологічних правовідносин то вони були закладені ще у Декларації про державний суверенітет від 16.07.1990 р., у якій окремим розділом «Екологічна безпека» визначалося, що Україна дбає про екологічну безпеку громадян, про генофонд народу тощо. Визначною історико-

правовою подією стало прийняття Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25 червня 1991 року. Відбувається ратифікація актів міжнародного екологічного права. Екологічне законодавство стає однією з найбільших галузей законодавства України. У системі регулювання правовідносин в екологічній сфері провідне місце належить Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища». Норми цього закону визначають основні принципи та об'єкти охорони навколишнього середовища, екологічні права та обов'язки громадян, повноваження центральних і місцевих органів державної влади, органів місцевого «самоврядування та громадських об'єднань у галузі охорони довкілля, порядок спостереження, прогнозування, обліку, інформування про екологічний стан, проведення екологічної експертизи, здійснення державного і громадського контролю в даній галузі, регулювання використання природних ресурсів, економічні засади забезпечення охорони природних об'єктів тощо [2]. Саме Україна стала першою серед пострадянських республік, у якій подібний закон було прийнято ще до набуття незалежності. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» на час прийняття носив прогресивний, комплексний характер, визначав загальні засади охорони довкілля, спирався на досягнення еколого-правової науки того періоду, позитивні напрацювання попереднього законодавства та досвід зарубіжних країн. Цей Закон відбивав нову ідеологію в екологічній політиці, яка передбачала відкритість процесу прийняття рішень з екологічних питань, рівність суб'єктів усіх форм власності перед законом у питаннях природокористування, забезпечення екологічної безпеки, поєднання в регулюванні природоохоронних відносин адміністративних та екологічних методів. На основі норм Закону «Про охорону навколишнього природного середовища» в Україні склалася досить розгалужена та самобутня система екологічного права, що поєднує природоресурсне право, природоохоронне право, законодавчі акти щодо забезпечення екологічної безпеки, а також екологічні норми інших галузей права. До екологічного законодавства в якості його неодмінних складових належать такі галузево узагальнюючі правові акти, як Лісовий та Водний кодекси, Кодекс України про надра, закони «Про охорону атмосферного повітря», «Про охорону земель», «Про рослинний світ», «Про тваринний світ». Ними регулюються різноманітні відносини щодо охорони та використання відповідних природних ресурсів, права та обов'язки природокористувачів, компетенція різних державних органів стосовно управління й контролю у певній

галузі, юридична відповідальність за порушення законодавства тощо [2]. Слід зазначити, що у Кримінальному кодексі та Кодексі України про адміністративні правопорушення конкретизовано вказані правопорушення і за кожне з них визначено відповідну міру покарання. До базових правових актів екологічного законодавства належать також закони «Про природно-заповідний фонд України», «Про Червону книгу України», «Про екологічну мережу України», «Про екологічну експертизу», «Про екологічний аудит», «Про гідрометеорологічну діяльність», «Про відходи», «Про мисливське господарство та полювання», «Про захист тварин від жорстокого поводження». Кожен із цих законів має особливу специфіку і встановлює правові регуляторні нормативи у відповідній сфері діяльності щодо охорони довкілля. Прийняття ряду актів екологічного законодавства було викликано необхідністю впорядкувати правовідносини, пов'язані з ліквідацією Чорнобильської катастрофи, а також із забезпеченням ядерної безпеки, недопущенням техногенних аварій і екологічних катастроф та проведенням дій у разі їх можливого виникнення. Відповідний підрозділ екологічного права представлений, насамперед, законами: «Про правовий режим території, що зазнала радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи», «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку», «Про поводження з радіоактивними відходами», «Про формування Фонду для здійснення заходів щодо ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи та соціального захисту населення», «Про видобування і переробку уранових руд», «Про захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру», «Про зону надзвичайної екологічної ситуації», «Про об'єкти підвищеної небезпеки», «Про впорядкування питань, пов'язаних із забезпеченням ядерної безпеки». До цієї групи екологічних законодавчих актів відносяться й закони про затвердження указів Президента України про оголошення окремих територій країни зонами надзвичайної екологічної ситуації. Закон «Про охорону навколишнього природного середовища» за час після його прийняття зазнав суттєвих змін. Також слід відмітити двосторонні відносини між Україною та Європейським Союзом, чим було обумовлено розширення Європейського Союзу в 2004 році. Прийнятий 12 лютого 2005 р. з метою посилення співпраці, План дій «Україна – Європейський Союз», був спрямований на сприяння реалізації положень Угоди про співробітництво як діючої основи співробітництва України та ЄС і підтримки мети України щодо подальшої інтеграції до європейських економічних та соціальних

структур. Імплементация Плану дій наближала українське законодавство, норми та стандарти до законодавства Європейського Союзу, зокрема у сфері захисту довкілля, забезпечуючи досягнення довгострокової цілі сталого розвитку.

#### *Література*

1. Кондратова А., Сабо Ж., Голубева І. Історико-правовий аналіз становлення екологічного законодавства в Україні. *Молодий вчений*. 2023. № 2(114). С. 77-81.

2. Демчук Т.І., Борденюк О.В., Шелудяков Р.С. Екологічне право: навч.-метод. посіб. Чернівці, 2021. 100 с.

УДК 346:347 (043.2)

**Джура В.В.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Нецька Л.С., к.ю.н., доцент

### **ЩОДО ПИТАННЯ СПІВВІДНОШЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОГО ДОГОВОРУ З ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИМ**

Договори виступають основним механізмом врегулювання суспільних відносин між суб'єктами права, на основі яких виникають, змінюються та припиняються права та обов'язки, а також забезпечують виконання зобов'язань. Договори відіграють важливу роль у суспільній та економічній сферах, крім того, вони стимулюють економічний розвиток, сприяючи торгівлі, співпраці між суб'єктами господарювання тощо.

У статті 626 Цивільного кодексу України договір визначено як домовленість двох або більше сторін, спрямовану на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків [1]. Законодавче визначення господарського договору відсутнє, проте у ч. 7 ст. 179 Господарського кодексу України зазначається, що господарські договори укладаються за правилами, встановленими Цивільним кодексом України з урахуванням особливостей, передбачених цим Кодексом, іншими нормативно-правовими актами щодо окремих видів договорів [2].

В.С. Щербина господарський договір визначає як домовленість суб'єкта господарювання з іншим учасником (учасниками) відносин у сфері господарювання, спрямовану на встановлення, зміну або припинення їх прав та обов'язків у сфері господарювання [5, с. 117]. І в нинішній час у науковій літературі точаться дискусії серед

науковців щодо належності господарського договору до різновиду цивільно-правової угоди. Багато представників науки господарського права є прихильниками такої позиції [3, с. 21].

Варто зазначити, що майнові відносини, організовані на договірних засадах, умовно можна розділити на три основні групи, яким відповідають певні договори. Ординарні (прості) цивільно-правові договори – це договори фізичних осіб між собою або з юридичними особами, укладені для особистих потреб, що не характеризуються як споживчі. Наприклад, договірні відносини однієї фізичної особи з іншою щодо надання приватних уроків на оплатній основі, доход за проведення яких використовується як засіб існування. Тут вбачається задоволення особистої життєвої потреби хоча б у однієї сторони та її нестандартизований або несистематичний характер. Дані правовідносини регулюються Цивільним кодексом України.

*Споживчі цивільно-правові договори* укладаються між споживачем і продавцем (виконавцем), котрий є суб'єктом господарювання, що оперує на ринку стандартизованих товарів і послуг, стосовно якості, термінів, ціни та інших умов, за яких реалізується продукція. Ці договори мають виражений публічний характер, що передбачає пропозицію про придбання товару чи послуги невизначеному колу суб'єктів для задоволення їхніх особистих потреб на єдиних умовах для визначених категорій споживачів. Якщо репетитор реєструється як фізична особа – підприємець (суб'єкт господарювання), бажаючи здійснювати освітні послуги на професійній основі, його уроки стають послугою для споживачів і розглядаються як об'єкт споживчого договору. Для їх регулювання використовується Цивільний кодекс України і законодавство про захист прав споживачів.

Господарський договір переважно укладається із господарською (комерційною) метою для досягнення необхідних сторонам господарських і комерційних результатів. Вони укладаються між суб'єктами господарювання щодо забезпечення їхньої господарської діяльності, які є третім видом договірних відносин. Такі відносини регулюються у відповідних сферах – промисловості, енергетики, фінансів, сільського господарства тощо. Сторони цих договорів є професійними учасниками відповідних ринків, зареєстрованими у встановленому порядку. Суб'єкт, якого створено для господарської діяльності, має на меті тільки господарську діяльність [4, с. 48]. Це і є критерії, за якими відрізняють господарський договір від цивільно-правового, в якому інший суб'єктний склад договору та мета його укладення. Так,



господарський договір опосередковує відносини, що виникають між суб'єктами господарювання або між суб'єктами господарювання і негосподарюючими суб'єктами-юридичними особами, а також органами державної влади, органами місцевого самоврядування, наділеними господарською компетенцією. Важливість суб'єктного складу відображається у ч. 3 ст. 175 ГК України, в якій зазначається, що зобов'язання майнового характеру, які виникають між суб'єктами господарювання та негосподарюючими суб'єктами-громадянами, не є господарськими і регулюються іншими актами законодавства [3, с. 22].

Можна дійти висновку, що господарський договір з цивільно-правовим співвідносяться за наступними критеріями. Господарський договір має особливий суб'єктний склад: укладається між суб'єктами господарювання і за участю інших учасників господарських відносин, у свою чергу цивільний договір укладається між приватними особами або ж між приватною особою та суб'єктом господарювання (так звані споживчі договори або ж ординарні). Метою укладення господарського договору є досягнення господарських результатів, водночас в цивільному праві цивільно-правовий договір укладається з метою задоволення особистих потреб.

#### *Література*

1. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2023 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 26.10.2023).

2. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 26.10.2023).

3. Ільченко Г. Співвідношення понять «цивільний договір» та «господарський договір». *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 2. С. 20–23.

4. Піддубний О.Ю. До питання про розмежування цивільних і господарських договорів і його вплив на інші види договорів. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2020. № 2(31). С. 48–51.

5. Малишко В.М., Бородін Є.В. Поняття господарського договору: доктринальний аспект. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*: зб. наук. пр. Київ: НАУ, 2014. № 2(31). С. 115–118.

**Дорошенко Я.С.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Хмельницький університет управління та права  
імені Леоніда Юзькова,  
м. Хмельницький, Україна

**Леуська О.І.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Жмур Н.В., к.ю.н., доцент

## **ОСОБЛИВОСТІ ЕКОЛОГІЧНОГО ПРАВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ**

Екологічна політика є однією з найбільш важливих і далекосяжних областей законодавства Європейського Союзу. ЄС є провідним авторитетом в екологічній сфері, оскільки ЄС компетентний діяти у всіх областях екологічної політики, таких як забруднення повітря і води, управління відходами та зміна клімату. Його сфера дії обмежена принципом субсидіарності і вимогою одностаєності в Раді [1].

На сьогоднішній день стаття 3 (3) Консолідованої версії Договору про Європейський Союз визначає цілі ЄС, які полягають у тому, що ЄС буде здійснювати всі необхідні дії для забезпечення сталого розвитку європейських країн шляхом забезпечення збалансованого економічного зростання, а також стабільності цін і високого рівня захисту навколишнього природного середовища і підвищення якості навколишнього середовища [2].

Впродовж останніх десятиріч в Європі значно погіршився стан довкілля та загострилася проблема боротьби з його забрудненням. Кожен рік у державах - членах Європейського Союзу виробляється приблизно 2 млрд тонн відходів, і цей показник щорічно збільшується на 10%. Якість життя європейців, особливо тих, що мешкають у великих містах, значно погіршилась та продовжує погіршуватись через забруднення довкілля. Саме тому захист довкілля є однією з найважливіших проблем, що стоять сьогодні перед Об'єднаною Європою. На першому етапі становлення Європейська Спільнота приділяла основну увагу питанням економічного розвитку. Однак згодом стало зрозуміло, що стратегія розвитку ЄС має бути доповнена дієвими інструментами запобігання виснаженню природних ресурсів та погіршенню стану довкілля [3].

В Європейському Союзі на даний час прийнято сім програм дій у сфері навколишнього середовища, на основі яких умовно можна поділити всю історію розвитку екологічного законодавства на етапи.

Перший етап почав свій відлік з моменту утворення Європейського Співтовариства і тривав до 1976 р. включно. У цей період відбувається реалізація угод про створення Європейського Співтовариства та Першої програми дій у сфері навколишнього середовища, прийнятої на початку 1973 р.

Другим етапом розвитку екологічного законодавства в ЄС вважається період з 1977 р. по 1982 р. включно, під час якого була прийнята і реалізована Друга програма дій під назвою «Продовження та імплементація політики Європейського Співтовариства і програма дій з навколишнього середовища», яка фактично стала продовженням і розвитком Першої програми дій. Перша та Друга програми дій задекларували основні цілі екологічної політики Європейського Союзу, які полягають у: запобіганні, зменшенні та уникненні забруднення; підтримці екологічного балансу і забезпеченні захисту біосфери; уникненні небезпечного використання природних ресурсів, яке може суттєво вплинути на навколишнє середовище; пошуку вирішення державами екологічних проблем за межами Співтовариства, на світовому рівні.

На виконання заходів, передбачених в Другій програмі дій, на рівні Європейського Співтовариства було прийнято Директиву Ради 80/51/ЄЕС про обмеження шуму від дозвукової авіації [4].

Третій етап складає період з 1983 р. по 1986 р., який містив ряд принципово нових положень, що стосувались чотирьох аспектів екологічної політики. Йшлося, зокрема, про необхідність: подальшої інтеграції екологічної політики в інші сектори політики Співтовариства; посилення превентивних аспектів екологічної політики з акцентом на необхідності оцінки впливу на навколишнє середовище; виділення ряду галузей, дії в яких були визнані пріоритетними для покращення навколишнього середовища (зниження забруднення морської і прісної води, транскордонне забруднення, небезпечні хімічні речовини і препарати, відходи, забруднення ґрунтів та ін.) [5].

Четверта програма дій із навколишнього середовища 1987–1992 рр. акцентувала увагу на таких сферах, як розроблення екологічних стандартів; забезпечення ширшого доступу громадськості до інформації та поширення екологічної інформації; ефективне й комплексне застосування чинного законодавства Співтовариства; управління всіма видами впливу на навколишнє середовище, а також розвиток екологічної освіти; охорона

особливих природних та урбанізованих територій; створення нових робочих місць тощо [6].

П'ята Програма з навколишнього середовища (1993 р.) змінила акценти в екологічній політиці в промисловості країн-членів ЄС. Для забезпечення ефективної природоохоронної діяльності у сфері промислового виробництва передбачалося, зокрема, стимулювання, довгострокове управління природокористуванням; боротьба з забрудненням та утворенням відходів; зниження використання енергії з невідновлюваних джерел; удосконалення схем розміщення промисловості. Починаючи з літа 1993 р., ретельно перевірені продукти одержали можливість нагородження спеціальною еколейбою, а з 1995 р. фірми отримувати знак «екологічно чистий» після інспекції їхньої продукції [7]. Якщо раніше важлива роль відводилася лише законодавчим інструментам для досягнення цілей програми, то П'ята програма дій пропонує використовувати також ринкові інструменти, механізми фінансової підтримки, горизонтальні інструменти. У програмі підкреслювалася важлива роль неурядових організацій. Багато уваги приділялося питанню екологічної освіти [8].

Шостий етап розвитку відбувався з 2002 р. Шоста програма дій з метою досягнення сталого розвитку передбачала координацію заходів у сфері навколишнього середовища не тільки держав членів Європейського Союзу, але й держав кандидатів та інших країн Європи і міжнародних екологічних організацій.

Сьомий етап спрямований на втілення Сьомої Програми, яка реалізовується під гаслом «добре життя в межах нашої планети». Основні питання та завдання у Сьомої програми є: швидко мінливі зовнішні умови і все більш взаємозалежний характер екологічних, економічних і соціальних проблем; зростання попиту на природні ресурси і наслідки цього для навколишнього середовища; розширення ЄС і більш диверсифікований спектр національних особливостей і обставин; збільшення тиску на екосистеми; втрата біорізноманіття; відходи; якість повітря в міських районах; якість води, ефективне усунення загроз для здоров'я пов'язаних з навколишнім середовищем, забезпечення необхідних інвестицій у підтримку навколишнього середовища та політики в області зміни клімату [4].

Отже, захист довкілля є гострою проблемою сьогодення, задля боротьби з якою Європейський Союз створив спеціальну програму. На нашу думку, така рішучість дій та чітко поставлені завдання мають спонукати Україну рухатись у тому ж напрямку, адже

проблема зі станом довкілля та екологією – це проблема всього світу в цілому та нашої країни зокрема.

### *Література*

1. Environmental policy: general principles and basic framework. URL: [http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/en/FTU\\_2.5.1.pdf](http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/en/FTU_2.5.1.pdf)

2. Consolidated version of the Treaty on European Union, OJ C 326, 26.10.2012, p. 13–390.

3. Мовчан Юлія. Політика ЄС у сфері охорони довкілля. URL: [https://minjust.gov.ua/m/str\\_2971](https://minjust.gov.ua/m/str_2971)

4. Андрієнко М.В., Шако В.С. Аналіз і адаптація кращих європейських практик щодо реалізації державної екологічної політики на регіональному рівні. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 19. С. 51-58.

5. Лозо В.І. Правові основи екологічної стратегії Європейського Союзу (концепція, програмне забезпечення, систематизація та коментарі чинного законодавства ЄС). Харків: Право, 2008. 368 с.

6. Носа А.М. Особливості формування, розвитку та здійснення спільної екологічної політики Європейського Союзу як інструменту забезпечення екологічної безпеки світового співтовариства. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2017. Вип. 13. Ч. 2. С. 56-60.

7. Качурінер В.Л. Стратегічні та планові інструменти регулювання екологічних питань у сфері виробництва в праві Європейського Союзу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія Право. 2014. Вип. 27. Т. 3. С. 176-179.

8. Європейське право навколишнього середовища: навч. посіб. / М. Микієвич, Н. Андрусевич, Т. Будякова. Львів: Львівський нац. ун-т ім. І. Франка, 2004. 256 с.

УДК 346.9 (043.2)

**Захарчук Н.П.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Нецька Л.С., к.ю.н., доцент

## **ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЗАСТОСУВАННЯ ПРОЦЕДУР БАНКРУТСТВА У ПЕРІОД ДІЇ ВОЄННОГО СТАНУ**

Належний стан господарсько-правового регулювання безумовно залежить від стабільності функціонування всієї соціально-політичної системи та її інституцій. Неминуче тривала та виснажлива війна впливає на функціонування всього суспільного «організму», руйнуючи звичайний порядок справ. У таких надзвичайних обставинах забезпечення належного стану правового регулювання

господарсько-правових відносин стає важливим завданням для органів публічного управління. У контексті господарсько-правових відносин, додаткові виклики виникають у зв'язку з нестабільністю ринкових умов, змінами в постачанні товарів і послуг, а також в умовах обмеженого доступу до ресурсів. Тому важливо, щоб правові норми, які регламентують процедуру банкрутства, були гнучкими та адаптованими до змін у господарському середовищі.

На сьогодні основним спеціальним актом законодавства з питань неплатоспроможності та банкрутства і базовим джерелом врегулювання відносин у цій сфері є Кодекс України з процедур банкрутства (далі КУзПБ) [1]. Проте в умовах воєнного конфлікту існували значні недоліки та упущення в законодавстві, які обмежують ефективне вирішення питань, пов'язаних з банкрутством.

У відповідь на гострі проблеми, з якими зіштовхнулася держава у сфері регулювання господарсько-правових відносин, була розпочата робота над відповідними змінами і доповненнями до положень законодавства з питань банкрутства. У результаті було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань провадження та застосування процедур банкрутства у період дії воєнного стану» від 13 липня 2023 року № 3249-ІХ [2]. Згідно з приписами вказаного закону його метою є спрощення доступу до процедур банкрутств і підвищення ефективності їх застосування в умовах воєнного й післявоєнного стану, а також уточнення низки процедурних питань, усунення неузгодженостей і недоліків, виявлених під час практичного застосування положень Кодексу України з процедур банкрутства.

Відповідно до поставлених на вирішення завдань запроваджена важлива новація – обмеження прав кредиторів, щодо яких вжито санкції. Так, «у разі застосування до кредитора або до заінтересованої особи стосовно кредитора спеціальних економічних та інших обмежувальних заходів (санкцій), які передбачають блокування активів, такий кредитор з моменту застосування і на період застосування санкцій має право брати участь у роботі комітету кредиторів лише з правом дорадчого голосу» [2]. Таким чином, фактично унеможлиблюється вплив на процедуру банкрутств з боку осіб, пов'язаних із державою-агресором.

Крім того, до суттєвих змін можна віднести розширення прав, обов'язків та гарантій арбітражного керуючого. Так, арбітражного керуючого наділено додатковими правами, зокрема: звертатись із запитом до органів державної влади, органів місцевого

самоврядування, підприємств, установ, у тому числі банків та небанківських установ, та отримувати, зокрема, інформацію про активи боржника у вигляді коштів на рахунках та/або електронних гаманцях, а також інформацію про наявність індивідуальних банківських сейфів.

Арсенал правових інструментів арбітражного керуючого було доповнено можливістю направлення запиту, що в черговий раз наблизило статус керуючого до представника іншої незалежної професії – адвоката. Очевидно, що такі зміни значно спростять процедуру отримання інформації щодо активів боржника, оскільки раніше отримання відповідної інформації відбувалося шляхом витребування її в судовому порядку [3]. Реалізація права арбітражного керуючого на запит додатково забезпечується через внесення аналогічних змін до Закону України «Про банки і банківську діяльність» та передбачає забезпечення розкриття банками арбітражним керуючим банківської таємниці та надання інформації на запити арбітражних керуючих.

Окрім зазначеного вище, під час дії воєнного стану та протягом шести місяців після його припинення змінами у прикінцеві та перехідні положення КУзПБ надано можливість арбітражному керуючому та кредиторам більш ефективно та безпечно реалізовувати повноваження у провадженні про банкрутство: проводити збори та засідання комітету кредиторів дистанційно в режимі відеоконференції або шляхом опитування; за клопотанням кредиторів чи арбітражного керуючого до господарського суду продовжити строки проведення попереднього засідання суду у справі про банкрутство, дію мораторію, оголошення про проведення аукціону, виконання плану санації чи реструктуризації боргів боржника, процедури розпорядження майном, ліквідації, реструктуризації боргів боржника та погашення боргів боржника; не нести дисциплінарної відповідальності за невчинення дій та невиконання обов'язків арбітражним керуючим, передбачених КУзПБ, якщо їх вчинення та/або виконання унеможливлено у зв'язку з веденням бойових дій у районах розміщення боржника, кредитора, майна боржника та розташування офісу або місця проживання чи перебування арбітражного керуючого. Також доповнено перелік повноважень розпорядника майна. Отже, зміни, внесені до законодавства про банкрутство в Україні, створюють більше прозорості, ефективності та можливостей для адаптації в господарській сфері. Вони враховують потреби всіх зацікавлених сторін, забезпечуючи більш гнучке та ефективно провадження процедур банкрутства в умовах складних обставин. Ці зміни

допоможуть зміцнити правовий фундамент для управління фінансовими кризами в періоди надзвичайних ситуацій та допоможуть створити більш стабільну економічну ситуацію в країні.

#### *Література*

1. Кодекс України з процедур банкрутства від 18 жовт. 2018 р. № 2597-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 19. Ст. 74.

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань провадження та застосування процедур банкрутства у період дії воєнного стану: Закон України від 13 лип. 2023 р. №3249-ІХ. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3249-20#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

3. Пудра О.О., Арзянцева Д.А. Особливості застосування процедур банкрутства у період дії воєнного стану. *Приватне право і підприємництво*. 2023. Вип. 23. С. 228-234.

УДК 346:347(043.2)

**Заяць А.А.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Нецька Л.С., к.ю.н., доцент

### **ДОГОВОРИ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ**

Сучасний розвиток авіаційних перевезень вказує на його переваги, а саме: найбільш можливу в сучасних умовах швидкість перевезень та широку мережу пунктів доставки. Авіатранспортні організації в ході своєї діяльності укладають чимало угод з іншими транспортними організаціями, аеропортами, туристичними компаніями та іншими суб'єктами [2].

Частіше всього зустрічається договір авіаційного перевезення як пасажирів, їх багажу, так і різного роду вантажів. Саме цей договір найбільш досліджений юристами. Широка міжнародна співпраця та взаємодія авіаперевізників призводять до укладення не тільки договору перевезення, але й інших видів договорів.

Поширена практика, за якої авіаперевізники створюють на основі договірних зобов'язань авіаційні альянси або спілки. Такі об'єднання дозволяють авіакомпаніям зберегти свою юридичну самостійність, вимагаючи при цьому дотримання цілого ряду правил щодо розкладу польотів, продажу квитків, дотримання програм лояльності та інших.



Вступ до таких об'єднань вмотивований взаємною вигодою, що отримують учасники, та зменшенням витрат під час перевезень. Це, в першу чергу, обумовлене можливостями авіакомпаній організувати авіаперевезення за складними маршрутами (з однією або кількома пересадками). Різні сегменти такого складного перевезення будуть здійснюватись не тільки самим авіаперевізником, та і його партнерами по альянсу. З різних причин перевізник не може максимально розширювати свою маршрутну сітку, перш за все економічних, але партнери дадуть можливість такому підприємству бути присутнім на великій кількості маршрутів [1].

Залишаються цілий ряд причин, що вказують на те, як створення та існування авіаційних альянсів стало трендом сучасного розвитку перевезень: 1) велика кількість пасажирів хочуть літати простіше до більшої кількості країн та континентів, але існуючі обмеження та економічна доцільність не завжди дають змогу здійснити політ літаками однієї авіакомпанії; 2) взаємодія авіакомпаній веде до скорочення витрат та збільшення ефективності їх діяльності; 3) розширюється мережа та кількість маршрутів; 4) пасажирів більше задоволені тими перевагами, що їм надають альянси авіакомпаній.

Практика показала, що спільна експлуатація авіарейсу або авіалінії двома авіакомпаніями є економічно вигідною. Часто такі угоди називають «Код-шерингом». Угода «про прапор» полягає в тому, що авіакомпанії, що уклали угоду про «Код-шерінг», встановлюють між собою таке комерційне партнерство, коли їх продукт вважається єдиним продуктом, який відповідно рекламується і продається на ринку повітряних перевезень. Кожній авіакомпанії присвоюється Міжнародною асоціацією повітряного транспорту свій код, що складається з двох літер, наприклад, Міжнародні авіалінії України – PS [3].

Значну частину угод складають договори про надання аеропортових послуг та наземне обслуговування повітряних суден в аеропорту. Основоположним документом є Стандартний договір наземного обслуговування IATA. Такі угоди укладаються або між авіапідприємствами, експлуатуючими договірні лінії, та організаціями, які безпосередньо виконують наземне обслуговування в конкретному аеропорту. Мета таких договорів – забезпечити все необхідне наземне технічне та комерційне обслуговування повітряних суден, які виконують відповідні перевезення. Домовленості містять переліки обов'язкового (стандартного) обслуговування та обслуговування, яке може бути

надано додатково на вимогу перевізника та за окрему плату. В угодах визначається можливість використання під час обслуговування субагентів та персоналу перевізника, що обслуговується, окреслюються обов'язки командира повітряного судна щодо контролю за виконанням таких робіт. Крім того, встановлюються ставки за обслуговування, час та характер такого обслуговування, порядок розрахунків та вирішення суперечок. Визначається відповідальність сторін за пошкодження суден під час обслуговування шляхом укладання договорів страхування на випадок пошкодження в іноземних аеропортах. Таким чином можливо зменшити відповідальність сторін.

У договорі можуть бути передбачені такі аеропортові послуги: надання злітно-посадкової полоси, рульових доріжок, перонів; забезпечення утримання та експлуатації аеродрому; світлотехнічне забезпечення; аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення; орнітологічне забезпечення безпеки польотів в районі аеропорту; радіотехнічне забезпечення; метеорологічне забезпечення; диспетчерське забезпечення; надання місця стоянки повітряного судна та інші послуги [1].

Окрему групу складають договори, що закріплюють взаємодію авіакомпаній та туристичних операторів. Перевезення туристів відбувається шляхом укладення між авіаперевізником та туроператорами договорів про визначення квоти місць на регулярних перевезеннях, підписання чартерного договору. Зміст договорів залежить від можливостей як транспортних організацій, так і можливостей фірм, що забезпечують організацію відпочинку туристів на певних територіях.

Договір з авіаперевізником про встановлення квоти місць на регулярних рейсах передбачає: графік турів «туди» та «зворотньо» із вказівкою місць призначення; визначення квоти місць на кожен рейс; терміни подачі заявки та викупу місць; строки відмови заявок на квитки без утримання штрафів; види тарифів на квитки, включаючи пільгові; можливість та порядок повернення викуплених квитків та інше. Сторони за договором можуть застосовувати як м'яку, так і тверду квоту місць, що визначається безпосередньо в договорі.

Отже, договірне регулювання відносин у сфері авіації постійно розвивається і вдосконалюється. Разом з тим, для України цікавим є вивчення та запозичення зарубіжного досвіду укладення угод на ринку авіаційних послуг.

### *Література*

1. Корнілова Н.В. Глобальні стратегічні альянси авіаперевізників. Географія та туризм. 2014. Вип. 27. С. 55-63. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt\\_2014\\_27\\_9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2014_27_9) (дата звернення: 01.11.2023).
2. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) (англ. International Air Transport Association). URL: <https://www.iata.org/> (дата звернення: 01.11.2023).
3. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) (англ. International Civil Aviation). URL: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx> (дата звернення: 01.11.2023).

УДК 341.9 (043.2)

**Ільчишина Е.О.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ З ОБМЕЖЕНОЮ РУХЛИВІСТЮ**

В умовах сучасного розвитку світових суспільних відносин зростає необхідність у авіаційних перевезеннях та попит на авіаційний транспорт, зважаючи на його зручність та швидкість доставки. Проте, в силу специфіки експлуатації авіаційного транспорту здійснення окремих прав особи може істотно обмежуватися. Зрозуміло, що ці обмеження спрямовані на забезпечення безпеки перевезень, а підстави та порядок їх застосування визначаються законом. Разом з тим, існує необхідність у спеціальному забезпеченні прав окремих категорій пасажирів, зокрема пасажирів з обмеженою рухливістю. У Повітряному кодексі України встановлені такі поняття як «пасажир» (п. 75 ч. 1 ст. 1) та «пасажир з обмеженими фізичними можливостями або особа з інвалідністю», тобто «пасажир, рухливість якого під час використання транспортного засобу є обмеженою внаслідок фізичної (сенсорної або опорно-рухової, постійної або тимчасової) чи розумової недієздатності або з будь-якої іншої причини, зокрема через похилий вік, стан якого потребує відповідної уваги та пристосування до його особливих потреб під час обслуговування пасажирів» (п. 76 ч. 1 ст. 1), що безпосередньо впливає на об'єм наданих послуг авіаперевізником [1]. Відповідно до глави 9 Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, «пасажир зобов'язаний самотійно до

здійснення подорожі визначитися з можливістю використовувати повітряний транспорт, ураховуючи стан свого здоров'я» [2].

Пасажирам з обмеженими фізичними можливостями або особам з інвалідністю надається безоплатна особлива допомога, яка гарантує отримання цією категорією пасажирів послуг, передбачених для всіх пасажирів. Така допомога включає надання інформації та вказівок у формі, зрозумілій пасажирам з функціональними порушеннями органів чуттів та сприйняття. Окрім того, пасажири з обмеженими можливостями мають низку додаткових прав, а саме: право на спеціальні умови пересування, в тому числі за допомогою супроводжуючої особи або собаки-поводиря, так, коли хворий не може бути пересаджений з ніш на крісло, можливість його перевезення визначається заздалегідь за узгодженням між перевізником та особою, яка супроводжує хворого; а незрячих пасажирів, яких супроводжує собака-поводир, розміщують на місцях, де є вдосталь простору для собаки, неподалік від запасного виходу. Серед додаткових прав визначено право на здійснення інформаційного запиту про необхідність допомоги під час транспортування – це може бути «здійснення запиту щодо необхідності допомоги під час транспортування; отримання необхідної для здійснення перельотів інформації у прийнятних форматах» [2].

Окрім того, вказаній категорії осіб послуги повинні надаватися на прозорій, недискримінаційній основі та підлягають аудиту і перевірці уповноваженим органом з питань цивільної авіації (ч. 10 ст. 102 ПКУ). До таких послуг слід віднести: «створення в аеропортах необхідних умов для стоянок транспортних засобів осіб, які потребують допомоги під час руху, а також здійснюються заходи для полегшення їх руху між стоянками повітряних суден та спорудою аеровокзалу» (ч. 5 ст. 102 ПКУ); «відповідність повітряних суден, які вводяться в експлуатацію вперше або після істотного переобладнання, єдиним стандартам доступності щодо обладнання на борту» (ч. 6 ст. 102 ПКУ); «безоплатне перевезення у пасажирському салоні повітряного судна, якщо для цього є достатньо місця та якщо це відповідає вимогам безпеки, крісел колісних, спеціальної апаратури та обладнання, якими користуються особи з інвалідністю; безоплатне перевезення у пасажирському салоні повітряного судна за умови дотримання правил експлуатації повітряного судна службових тварин, які супроводжують особу з інвалідністю» (ч. 6 ст. 102 ПКУ) [1].

Слід зазначити, що саме по собі визнання за такими пасажирами комплексу прав, «поза наявністю механізму

нормативного їх забезпечення, на думку вчених, може призводити до їх порушення навіть в умовах конкурентного середовища», а «важливим аспектом здійснення особистих немайнових прав фізичної особи є встановлення певної процедури чи правил, якими впорядковується порядок їх забезпечення, ...в основі яких повинен лежати принцип повноти та своєчасності забезпечення здійснення права» [3, с. 71]. Звичайно, права особи забезпечуються, в першу чергу, наявністю обов'язків у зобов'язаних осіб та наявністю засобів впливу на їх поведінку. Таких засобів, щонайменше, два: заборони та зобов'язання. Тому загальною гарантією прав пасажирів повинно бути правило, згідно якого, має бути узаконена загальна заборона здійснювати діяльність, якою можуть бути порушені особисті немайнові права, внаслідок чого вона визнається як неправомірна. Вважаємо, що складовою таких гарантій має бути відповідне нормативне закріплення наслідків такої неправомірної поведінки. Тобто, «кореспондуючий обов'язок перевізника є найважливішою формою гарантій прав пасажира» [3, с. 94]. Вважаємо, що тенденцією модернізації механізму правового регулювання у сфері авіаційних перевезень пасажирів з обмеженою рухливістю має бути орієнтованість на підходи, закріплені в авіатранспортному праві ЄС та міжнародних нормах, дотримання міжнародних стандартів та усунення колізійності їх регулювання.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
2. Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: затв. наказом ДАСУ 26 лист. 2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19>
3. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажира: теорія та практика забезпечення прав пасажира: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2021. 577 с.

**Когут А.А.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Слободська І.А., старший викладач

## **ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ОКРЕМИХ ГАЛУЗЕЙ ПРАВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

На сьогоднішній день господарське, повітряне та екологічне право є надзвичайно важливими компонентами розвитку логістики. Працюючи в цій сфері, ми повинні знати й оцінювати сучасний стан цих справ і враховувати перспективи їх розвитку в майбутньому [1].

Господарське право забезпечує правову базу для контролю транспортних підприємств та установлює правила щодо управління та використання транспортних засобів. Його ціллю є забезпечення ефективності транспортних процесів та зниження потенційних ризиків. Однак, у зв'язку зі зростаючими вимогами для підприємств та екосистеми, господарське право також включає в себе стратегії зменшення впливу на довкілля та підтримки стійкого розвитку. Таким чином, господарське право може бути використано як інструмент для зрушення від традиційної логістики до стійких видів транспорту [2].

Повітряне право регулює діяльність повітряного транспорту. Контроль за перевезеннями вантажів та пасажирів, ліцензування пілотів та компаній, а також встановлення стандартів безпеки та охорони довкілля перебуває в компетенції уповноважених органів державної влади. З урахуванням швидкості та масштабів міжнародних перевезень, повітряне право є важливим фактором для розвитку міжнародної логістики та імпорто-експортних зв'язків [3].

Охорона довкілля є безумовно важливою для розвитку стійкої логістики. Екологічні вимоги суттєво змінюють підхід до логістики. Нові вимоги до зменшення викидів газів, забруднення повітря та води, регулювання викидів шуму, вібрації тощо спричинили нові підходи до проектування транспортних маршрутів, умовами транспортування, проектування транспортних та складських установок. Екологічне право регламентує використання природних ресурсів та мінімізує викиди шкідливих речовин. Стратегії стійкої логістики базуються на принципах екологічної освіти, зменшення відходів та використання енергозберігаючих технологій [4].

У подальшому розвитку логістики необхідно брати до уваги збільшення використання стійких видів транспорту, включно з розвитком електромобілів та водневою технологією. Розвиток інфраструктури в сфері збору та переробки відходів та відпрацьованої техніки стане вагомим фактором розвитку стійкої логістики. Для підприємств важливо ретельно напрацювати стратегії управління використанням ресурсів, впливу на довкілля та введення нових екологічних норм у своїй діяльності [5].

Отже, господарське, повітряне та екологічне право є надзвичайно важливими для розвитку стійкої логістики. Щоб забезпечити продуктивну роботу в логістичній галузі, вона повинна включати в себе стратегії стійкої роботи відповідно до сучасних екологічних та законодавчих вимог. Це вимагає постійного удосконалення та перспективного погляду у майбутнє, щоб йти в ногу з часом та зберігати екологічне середовище для наступних поколінь.

#### *Література*

1. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Aviatransport.html> (дата звернення: 29.10.2023).

2. Про повітряне право України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

3. Повітряна інфраструктура України. URL: <https://eba.com.ua/novi-ta-stari-vykylyky-yak-trymayetsya-ukrayinska-infrastruktura-pid-chas-vijny/> (дата звернення: 29.10.2023).

4. Проблеми із забрудненим повітрям та шляхи вирішення. URL: <https://www.pravda.com.ua/columns/2021/02/3/7282183/> (дата звернення: 29.10.2023).

5. Інфраструктурне життя України. URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/infrastrukturne-zhittya-ukrayini2021.html> (дата звернення: 29.10.2023).

**Король Є.П.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

## **ПРАВИЛА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ДІТЕЙ НА БОРТУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА**

Повітряний транспорт займає одне із провідних місць у міжнародних перевезеннях пасажирів. Діти в цьому процесі – не виключення. Авіаперевізники, які виконують такі перевезення, в тому числі в Україні, «дотримуються не тільки основних міжнародних стандартів та положень загальних авіаційних правил, а й розробляють власні правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, які є відкритими для ознайомлення пасажирів та всіх інших осіб. Пасажирам слід обов'язково ознайомитися з цими правилами і врахувати їх при підготовці до польоту» [1, с. 164].

Згідно загальносвітової класифікації «діти поділяються на дві категорії: Infant (прийняте скорочення INF) – малюки до 2-х років та Children (аббревіатура CHD) – діти у віці від 2 до 12 років» [2]. Відповідно до розділу 8 «Перевезення деяких категорій пасажирів», пункту 2 «Перевезення дітей та вагітних жінок» Авіаційних правил «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» визначено, що: «діти віком від 7 днів до 2 років повинні подорожувати в супроводі одного з батьків, опікуна або третьої особи, уповноваженої заздальгідь» [3]. Для цієї вікової групи послуга «Супровід екіпажу» недоступна.

Відповідно до розділу 7 «Обслуговування пасажирів», пункту 4 «Вимоги з техніки безпеки на борту повітряного судна»: «діти віком до 2 років, які перевозяться без надання окремого місця, повинні бути розміщені на колінах у дорослого пасажирів, який повинен міцно тримати дитину обома руками і пристебнути її спеціальним ременем, з'єднаним з ременем безпеки дорослого пасажирів. Якщо дорослий супроводжує двох дітей віком до 2 років (дорослий пасажир має право на перевезення з собою не більше двох немовлят), то йому необхідно викупити окреме місце за тарифом, який вказує перевізник» [3]. Пасажири можуть використовувати автомобільні крісла для перевезення дитини, які сертифіковані для повітряних перевезень – про це свідчить відповідне позначення (табличка, етикетка тощо), а ширина крісла не повинна перевищувати 45 см [4]. У більшості випадків, згідно Правил,



«встановлюються крісла на місцях біля вікон, але не в безпосередній близькості від аварійних виходів. Поруч має бути присутній супроводжуючий. Крісла встановлюються за допомогою ременів безпеки проти руху. Екіпаж може надати додаткові ремені, які необхідно здати в кінці польоту. Якщо у пасажирів немає дитячого крісла або воно не відповідає вимогам, авіакомпанія має право відмовити в посадці» [3].

Умови перевезення породіль та новонароджених здебільшого визначаються правилами авіаперевізника. Значна кількість авіакомпаній забороняє перевезення дітей віком до 14 днів, а згідно українських Авіаційних правил не рекомендовано переліт новонародженим немовлятам у віці до 7 днів, а також для родиль у перші 7 днів після пологів [1, с. 165]. У рідкісних випадках на борт літака можуть прийняти і новонароджених, якщо відсутність протипоказань підтверджено медичними довідками. Авіакомпанії також можуть попросити батьків підписати розписку про те, що вони беруть на себе повну відповідальність за будь-які наслідки перельоту.

Окремою категорією є неповнолітні без супроводу дорослих та діти віком від 12 років (від 5 до 14 років для внутрішніх перевезень та від 5 до 16 років для міжнародних перевезень, а також, у разі трансферного перевезення, де є міжнародний сегмент, можуть оформлюватись діти віком від 5 до 16 років). Таку послугу можуть надавати окремі авіакомпанії лише за умови забезпечення зустрічі дитини в пункті призначення. Авіакомпанії та держави можуть встановлювати особливий порядок самостійного виїзду дитини, що попередньо визначений [2]. Вік дитини, що перевозиться без супроводу, визначається правилами авіаперевізника. Щодо безпекового обладнання на борту літака, то пасажирів з дітьми до 2 років надаються місця, обладнані додатковою кисневою маскою. При перельоті «без місця», тобто коли дитина знаходиться на руках у супроводжуючого, закон однозначно вимагає наявності додаткової кисневої маски. Як правило, такі місця є у всіх літаках, і для того, щоб авіакомпанія автоматично запропонувала саме таке, достатньо буде вказати при бронюванні квитків про наявність однієї дитини [2].

Кожен пасажир (без виключення) при бронюванні квитків повинен мати при собі певний перелік документів. Для дітей обов'язковими документи для виїзду за кордон є такі: закордонний паспорт дитини, свідоцтво про народження, віза (якщо необхідно), нотаріально засвідчений дозвіл на виїзд від батьків або одного з них, (якщо дитина летить без супроводу батьків, або ж з одним із батьків); якщо один з батьків/опікунів відсутній, надаються наступні

документи: рішення про позбавлення батьківських прав, свідоцтво про смерть, документи, що підтверджують статус зниклого безвісти і т.п.; у разі супроводження третьою особою – довіреність на здійснення перельоту і дозволу від обох батьків/опікунів (або підтвердження їх відсутності). Якщо ж мова йде про переліт вихованців дитячих будинків, інтернатів і т.п., буде потрібен дозвіл від органів опіки (якщо дитина летить у супроводі обох батьків/опікунів, дозволу не вимагається) [5].

Отже, перевезення дітей на борту літака важливе з погляду їх безпеки та комфорту, і вимагає дотримання юридичних норм і правил, які мають враховуватись як авіаперевізниками, так і пасажирами.

### *Література*

1. Радчук О.П. Проблемні питання правового регулювання міжнародних авіаційних перевезень пасажирів та їхнього багажу. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 10. С. 163-166.

2. Flying with a baby: feeding, sleep and your other questions answered. URL: <https://news.eurabota.ua/uk/europe/transport/flight-with-a-baby-on-a-plane/>

3. Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: затв. наказом ДАСУ 26 лист. 2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19>

4. Літаком з дитиною. Правила та лайфхаки авіаперельотів з малюками. URL: [https://lowcost.ua/flight\\_witht\\_child/](https://lowcost.ua/flight_witht_child/)

5. Переліт з немовлям в літаку: правила та поради для батьків, чи можна літати з немовлям до 1 року. URL: <https://news.eurabota.ua/uk/europe/transport/flight-with-a-baby-on-a-plane/>

УДК 346:356.7 (043.2)

**Коцан Б.В.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Тімуш І.С., д.ю.н., професор

## **СУЧАСНИЙ СТАН НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ**

Україною було взято курс на науково-технічне оновлення економіки однією з перших із пострадянських держав. З часу отримання незалежності створена важлива і достатня нормативно-правова база, орієнтована на інноваційний розвиток економіки та втілення в життя такого курсу.

Науковці трактують інноваційну діяльність як процес, спрямований на розробку інновацій, реалізацію результатів завершених наукових досліджень або певних науково-технічних досягнень в новий чи вдосконалений продукт, що реалізується на ринку, у новий або вдосконалений технологічний процес, що використовується в практичній діяльності, а також пов'язані з цим процесом наукові розробки та дослідження. Варто зазначити, що останніми роками загальна кількість вітчизняних промислових підприємств, що займалися інноваційною діяльністю та впроваджували інновації в Україні, значно знизилася.

Країни світу здійснюють політику управління інноваційними процесами по різному, втім, загальною метою у всіх них є розвиток інноваційної активності та стимулювання підвищення науково-технічного потенціалу. Для плідного існування інноваційної системи країни постає необхідність чіткого нормативно-правового фундаменту та його ефективного застосування для ефективного регулювання інноваційної діяльності. Утім, маємо зазначити, що Україна існує в умовах, коли нормативні акти в інноваційній сфері не мають єдності правового регулювання та здійснюють управління інноваційною системою лише фрагментарно.

Сучасна нормативно-правова база (закони, укази Президента, підзаконні акти у формі постанов Уряду, наказів центральних органів виконавчої влади тощо) стосовно науково-технічної та інноваційної діяльності налічує близько 200 документів. Серед них можна виокремити такі групи:

1) документи програмного характеру (стратегії, концепції, програми) загальнодержавного, галузевого та регіонального рівнів;

2) закони України, які передбачають компетенцію місцевих органів виконавчої влади та місцевого самоврядування у галузі інноваційної діяльності;

3) підзаконні акти Кабінету Міністрів України, міністерств та відомств, що регулюють окремі питання реалізації регіональних інноваційних проектів, створення місцевої інноваційної інфраструктури, подання звітності тощо;

4) рішення та розпорядження місцевих органів виконавчої влади та місцевого самоврядування в галузі інноваційної діяльності [3].

Національне інноваційне законодавство включає норми Конституції України, Господарського кодексу, Закону України «Про інноваційну діяльність», Закону України «Про пріоритетні напрями розвитку інноваційної діяльності в Україні», Закону України «Про інвестиційну діяльність», Закону України «Про наукову і науково-технічну діяльність», Закону України «Про спеціальний режим

інноваційної діяльності технологічних парків» та інших нормативно-правових актів, які визначають правові, економічні та організаційні засади державного регулювання інноваційної діяльності в Україні, встановлюють форми стимулювання державою інноваційних процесів і спрямовані на підтримку розвитку економіки України інноваційним шляхом [1].

Наразі в Україні відсутній спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади у сфері інноваційної діяльності, що є суттєвим недоліком. Очевидним є те, що майбутня модель і підходи як до управління, так і до вдосконалення правового регулювання у цій сфері ще не сформовані. Управлінські важелі у сфері інновацій сьогодні зосереджені на рівні департаменту Міністерства освіти і науки України.

Стаття 54 Конституції України гарантує громадянам свободу наукової і технічної, а також інших видів творчості, захист інтелектуальної власності, їхніх авторських прав. Цією ж статтею визначено, що держава сприяє розвиткові науки, встановленню наукових зв'язків України зі світовим співтовариством. Важливо нагадати, що Україна є повноправним членом Європейської інноваційної програми EUREKA з 2006 року. Дослідники зауважують, що це єдина інноваційна науково-технічна програма, де Україна є повноправним членом з правами країн-членів ЄС.

В умовах глобалізації суспільних та соціально-економічних процесів світове співтовариство визначає відправним фактором суспільного прогресу саме розвиток людини та якісні внески в людський потенціал, по відношенню до яких культура виробництва, продуктивність праці та інші пріоритети вважаються вторинними. На сьогодні, досягнення економічного розвитку шляхом широкомасштабного введення у господарський обіг таких продуктів інтелектуальної праці, як знання, технології, науково-технічні розробки, тощо для їх комерціалізації та досягнення соціально-економічного ефекту, визнається моделлю інноваційного розвитку економіки Євросоюзу.

Обраний Україною шлях інтеграції до Євросоюзу вимагає зближення та інтеграцію національної економічної системи до систем країн ЄС. Тому перехід до інноваційної моделі розвитку національної економіки поступово стає імперативом державної політики, що полягає, насамперед, у встановленні ефективного правового регулювання відносин у сфері інновацій.

Відповідно до сучасного міжнародного стандарту, закріпленого у документах Європейської комісії, інновація розглядається як кінцевий результат творчої діяльності, який отримав втілення у

вигляді новітньої або вдосконаленої продукції, що реалізується на ринку, або нового чи вдосконаленого технологічного процесу, який використовується у практичній діяльності.

Інноваційна діяльність не має однозначного визначення серед науковців, а визначення інноваційної діяльності в законодавстві України не узгоджені між собою.

Так, статтею 1 Закону України «Про інноваційну діяльність» передбачено, що інноваційна діяльність – діяльність, що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентоздатних товарів і послуг. А статтею 3 Закону України «Про інвестиційну діяльність» інноваційну діяльність визначено як одну із форм інвестиційної діяльності, яка здійснюється з метою впровадження досягнень науково-технічного прогресу у виробництво і соціальну сферу, що включає: випуск і розповсюдження принципово нових видів техніки і технології; прогресивні міжгалузеві структурні зрушення; реалізацію довгострокових науково-технічних програм з великими строками окупності витрат; фінансування фундаментальних досліджень для здійснення якісних змін у стані продуктивних сил; розробку і впровадження нової, ресурсозберігаючої технології, призначеної для поліпшення соціального і екологічного становища [1].

Господарський кодекс України розглядає інноваційну діяльність лише у сфері господарювання та визначає її як діяльність учасників господарських відносин, що здійснюється на основі реалізації інвестицій з метою виконання довгострокових науково-технічних програм з тривалими строками окупності витрат і впровадження нових науково-технічних досягнень у виробництво та інші сфери суспільного життя (ст. 325 ГК) [2].

Підсумовуючи вищевикладене, маємо визнати, що для переходу економіки України на інноваційний шлях розвитку необхідне досконале нормативно-правове забезпечення. Норми про інноваційну діяльність, що містяться в багатьох актах законодавства України і за якими інновації є складовими інвестиційного процесу, утворюють в Україні законодавчу базу для здійснення і розвитку науково-технічної та інноваційної діяльності, яка має досить виразні ознаки постійного вдосконалення, але результативність її впливу на розвиток інноваційних процесів ще недостатня.

Отже, для переходу економіки України на інноваційний шлях розвитку необхідне досконале нормативно-правове забезпечення. Чинна законодавча база інноваційного розвитку, на жаль, не відповідає сучасним вимогам, а тому не здійснює ефективного

впливу на темпи такого розвитку. Залишається низка невирішених питань: стимулювання інноваційної діяльності та витрат на наукові дослідження і розробки, формування інноваційних венчурних фондів, реалізації політики інноваційних пріоритетів держави, використання для цього можливостей і переваг програмно цільового підходу [4].

У 2019 році у рейтингу найбільш інноваційних країн світу Global Innovation Index 2019 Україна посіла 47 місце, тоді як ще у 2015 році – була на 64-му [5]. Отже, у довоєнний період інноваційні зрушення мали позитивний характер. Проте в Україні недостатньо стимулюються інвестиції у наукові дослідження і розробки та нині практично відсутній вплив держави на інноваційні процеси в економіці.

### *Література*

1. Правове забезпечення інноваційного розвитку в Україні. URL: [https://minjust.gov.ua/m/str\\_13958](https://minjust.gov.ua/m/str_13958) (дата звертання: 23.10.2023).
2. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=436-15>.
3. Лігузова В.О. Світовий досвід державної підтримки інновацій. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. Вип. 18. С. 36-41.
4. Матвеев П.С. Особливості правового забезпечення інноваційних договорів у залежності від їх видів. *Наше право*. 2015. № 2. С. 127-135.
5. Український прорив: інноваційні технології. 19.08.2020. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-technology/3081168-ukrainskij-proriv-innovacijni-tehnologii.html> (дата звертання: 23.10.2023).

УДК 347.85(043.2)

**Кравченко В.С.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Пижова М.О., к.ю.н., доцент

## **ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ГЕОСТАЦІОНАРНОЇ ОРБИТИ**

У сучасному світі, де космічні технології стають неодмінною складовою розвитку та функціонування суспільства, особливе місце займають питання, пов'язані з правовим режимом космічних об'єктів та орбіт, зокрема геостаціонарної. Геостаціонарна орбіта, яка відзначається унікальним положенням супутників над певними точками на Землі, стала об'єктом інтенсивних наукових та практичних досліджень. У цьому контексті особливо важливим є

розгляд правового режиму геостаціонарної орбіти, оскільки це визначає правовий статус, обов'язки та права суб'єктів, що здійснюють діяльність в космосі, і впливає на забезпечення стійкого та відповідального використання цього унікального ресурсу. У тезах розглядатимуться ключові аспекти правового режиму геостаціонарної орбіти з огляду на міжнародне та національне законодавство, а також визначатиметься необхідність вдосконалення існуючих правових механізмів для забезпечення сталого та ефективного використання цієї важливої космічної ресурсної зони.

Визначення правового статусу геостаціонарної орбіти в міжнародному праві є ключовим аспектом для розуміння правового режиму цього космічного регіону. Аналіз міжнародних конвенцій, таких як Космічна конвенція 1967 року та Додаткові Протоколи, дозволяє визначити обов'язки та права держав, які здійснюють діяльність у геостаціонарній орбіті [4]. Держави мають право використовувати геостаціонарну орбіту відповідно до принципів вільного доступу, закріплених міжнародними конвенціями. Це визначає їхню здатність розміщувати супутники та здійснювати космічні дії з комунікацій, навігації та метеорології. Обов'язок забезпечення безпеки та інтегритету орбіти покладається на держави, включаючи уникання конфліктів та забезпечення захисту від можливих інтерференцій та колізій [3]. Право на контроль та регулювання дозволяє державам встановлювати власні правила та стандарти для діяльності в геостаціонарній орбіті, включаючи процедури введення нових супутників та вирішення конфліктів. Держави зобов'язані інформувати інші про свої космічні місії та сприяти взаємодії, що передбачає обмін інформацією та уникнення конфліктів. Право на вільний доступ визначає невід'ємне право держав на користування геостаціонарною орбітою для реалізації своїх космічних програм та інтересів. Я вважаю, що зазначені аспекти становлять основу для стабільного та взаємовигідного використання геостаціонарної орбіти в умовах постійного росту космічних діяльностей.

У сучасній ері космічних досліджень та використання космічного простору, управління та регулювання геостаціонарної орбіти набуває важливого значення. Ця орбіта, яка забезпечує стале положення супутників над конкретними точками Землі, стає ключовою для телекомунікацій, метеорології та інших галузей. У зв'язку з цим формування правового режиму для геостаціонарної орбіти визначається рядом принципів.

На міжнародному рівні, Космічна конвенція 1967 року та Додаткові Протоколи, закріплюють загальні принципи використання космічного простору, включаючи геостаціонарну орбіту. Тут визначається право на вільний та рівний доступ, гарантуючи відкритий доступ для всіх держав. Обов'язок забезпечення безпеки та уникнення загроз стає ключовим елементом діяльності держав у геостаціонарній орбіті. Це включає у себе уникнення конфліктів та інтерференцій, збереження інтегритету орбіти та гарантування стабільності для всіх супутників. Принципи вільного та рівного доступу надають державам можливість використовувати геостаціонарну орбіту для реалізації своїх космічних програм та інтересів, уникаючи обмежень чи привілеїв. Важливими елементами є прозорість та співпраця між державами, що включає обмін інформацією та взаємодію у вирішенні потенційних проблем. Держави несуть відповідальність за збереження інтегритету орбіти та захист її від будь-яких можливих загроз. Враховуючи ці аспекти, формування правового режиму геостаціонарної орбіти (далі – ГСО) визначається як система принципів, яка сприяє сталому та взаємовигідному використанню цього важливого сегменту космічного простору для потреб людства [1].

Забезпечення безпеки та відповідальності є ще однією важливою сферою. Механізми захисту від загроз, таких як ворожі атаки, та визначення відповідальності за можливі збитки відіграють важливу роль у забезпеченні стійкості космічної інфраструктури. Доступ до ГСО та розподіл ресурсів також потребують уважного регулювання. Справедливий та рівний доступ для всіх держав важливий для уникнення конфліктів та конкуренції за обмежені місця в орбіті. Нарешті, інновації та розвиток комерційної космічної діяльності в ГСО вимагають гнучких та прогнозованих нормативно-правових рамок, щоб сприяти інноваціям та стимулювати розвиток космічного сектора [2].

На мою думку, важливість аналізу та регулювання правового режиму геостаціонарної орбіти (ГСО) у космічній галузі стає очевидною. Міжнародні та національні правила надають структуру для взаємодії держав, космічних агентств і приватних підприємств у використанні цього стратегічного космічного ресурсу. Прозорість та міжнародна координація визначаються як критичні елементи для вирішення конфліктів та сприяння спільному використанню ГСО.

З правової точки зору, аналіз правового режиму геостаціонарної орбіти (ГСО) виявляє ряд ключових аспектів, які допомагають забезпечити регулювання та координацію використання цього космічного ресурсу. Міжнародні та національні нормативні рамки



визначають правила гри для держав, космічних агентств і приватних підприємств у цьому контексті. Прозорість та міжнародна координація виявляються ключовими принципами для вирішення конфліктів та забезпечення спільного використання ГСО. Регулювання частотного спектра стає важливим елементом для уникнення конфліктів у використанні радіочастот та збереження ефективності космічних систем. Загалом, вирішення правових питань пов'язаних із ГСО важливе для стабільного та взаємовигідного розвитку космічної галузі. Постійне вдосконалення правового режиму відображає зростаючу важливість космосу як стратегічного ресурсу для різних суб'єктів на міжнародній арені.

Таким чином, постійне вдосконалення правового режиму свідчить про зростаючу вагомість космосу як стратегічного ресурсу для різних суб'єктів на міжнародній арені. Такий підхід визначає нашу здатність до управління та забезпечення сталого та ефективного використання космічних ресурсів у майбутньому.

#### *Література*

1. Григоров О.М. Міжнародне космічне право. Українська дипломатична енциклопедія. Київ: Знання України, 2004. Т. 2. 812 с.

2. Міхненко А. Зоряні війни: як країни б'ються за перемогу в космосі. 2016. Вип. 135. С. 39-51. URL: [https://defenceua.com/weapon\\_and\\_tech/zorjani\\_vijni\\_jak\\_krajini\\_bjutsja\\_za\\_peremogu\\_v\\_kosmosi-1918.html](https://defenceua.com/weapon_and_tech/zorjani_vijni_jak_krajini_bjutsja_za_peremogu_v_kosmosi-1918.html) (дата звернення: 27.10.2023).

3. Про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами: Конвенція від 16 жовт. 1972 р. № 995\_126: станом на 10 лист. 2023 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_126#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_126#Text) (дата звернення: 27.10.2023).

4. Про принципи діяльності держав з дослідження і використання космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла: Договір від 31 жовт. 1967 р. № 995\_480: станом на 10 лист. 2023 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_480#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_480#Text) (дата звернення: 01.11.2023).

**Kurhanska Y.Y.**, getter of the first (bachelor)  
higher education level,  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine  
Scientific supervisor: Khotsianovska N.F., Senior Lecturer

## **APPROVAL OF "DRY PORTS" UNDER THE CURRENT SITUATION IN UKRAINE**

The surge of interest in “dry ports” in the world and in Ukraine naturally occurred together with the mass containerization of cargo transported by sea and the rapid growth of multimodal transportation. The full-scale invasion of 2022 also reminded Ukraine of the need to develop container transportation or rather to facilitate the processes in the maritime industry. Despite all the risks and damages caused by the war, the sowing campaign continued, maintaining its contribution to the world food supply. Taking into account all the geopolitical features and the current political situation, sea transportation has become a salvation for the export of domestic products.

Today's port congestion affects the speed of cargo operations, customs handling, and document processing, requiring minimization options for transportation. The capacity of seaports is limited, and their location within the population areas emphasizes the futility of expanding the port territory. As a result, a rear cargo terminal or "dry port" is a solution for increasing the throughput and processing capacity of a multimodal transport system, as well as reducing the unevenness of internal cargo flows. Such a “dry port” concept can be used to assist seaports through additional capacity, creating a buffer zone during congestion, solving environmental and social problems of the region, and leading to increased competitive advantage [1].

Despite the active tendency to increase the number of "dry ports" all over the world, their introduction in Ukraine is slowing down. The "dry port" project in the city of Odesa is the first multimodal logistics center with the advantages of a seaport on land, which has no analogs in Ukraine. After the start of the war, «Ukrzaliznytsia» offered to assist private businesses in the construction of “dry ports” at the junctions with Poland, Slovakia, Hungary, and Romania, providing its infrastructure. Despite the presence of objects that claim the title of "dry port", their legal status and activity issues in Ukraine are not separately regulated.

To avoid the problem of becoming a gray area in the international network of container transportation, a number of things should be reworked at the government level. The adopted Law of Ukraine "On

Multimodal Transportation" dated November 17, 2021, raises the issue of a multimodal terminal, while the essence of it and a "dry port" are extremely different concepts. "Dry ports" are only a link in the supply chain that provides the expansion of opportunities for multimodal cargo transportation, they are an assistant to the port, which ensures its additional loading and attraction of additional volumes of cargo transshipment [2]. The existing laws "On seaports of Ukraine" and "On transport and forwarding activities" normatively regulate the work of port operators, making mechanisms faster and clearer. At the same time, the activity of near-port terminals has not yet been adjustable.

In Ukraine, customs clearance of the vast majority of sea cargo and almost all container cargo until the end of the 1990s took place on the territory of seaports. As a result, the current legislation prevents the restoration of the simplified export of containers from port terminals to the customs terminal of the "dry port" under a single transport document - the bill of lading, showing the complexity of the functioning of the "dry port". Having a certain number of transport vehicles, there is a need to issue the same number of customs declarations for each one. However, at the seaport terminal, it is possible to issue one declaration per shipping lot. The question arises as to the possibility of issuing one declaration for several wagons sent from one sender to the address of one recipient, but impossibility for a group of cars.

Thus, another priority direction is the procedure approval for carrying out customs operations with goods arriving in containers on the territory of Ukraine through seaports, and their subsequent transfer to temporary storage warehouses. Only operations for unloading and transshipment of goods from sea vessels should be carried out on the territory of the seaport while sorting, temporary storage, and customs clearance should be carried out in "dry ports" located outside the territory of seaports [3]. An important aspect here is the adoption of the EU experience, in particular the full implementation of the provisions of the Customs Code of the European Union into national legislation and the new computerized transit system (NCTS).

"Dry ports" are the basis of a multimodal network not only in war conditions, but also for further possibilities of multimodal transportation of goods, and acceleration of cargo flow. However, the dependence of the intensity of the flow of goods on state policy and its regulation causes various changes in the process of bringing the goods to the final consumer. The concept of "dry port" is currently theoretical and not enshrined in legislation, which leaves this issue open. Balanced state policy can demonstrate the creation of stable rules for all participants of the multimodal transportation market and the recognition of the term "dry

port" at the legislative level. Solving all difficulties is possible with the cooperation and direct involvement in the process of the Ministry of Infrastructure, customs, and representatives of port terminals [4]. Expansion and correct formation of the state policy with defined priority vectors will only facilitate the work of seaports.

#### *Literature*

1. Sapotnitska N. Development of dry ports in Ukraine as a logistics factor of business support. *Ekonomiko-pravovi aspekty hospodaryuvannya: suchasnyy stan* (2022), 498 [in Ukrainian].

2. Platonov O. Government regulation of multimodal transport with the help of creating a favorable environment for the development of "dry ports". *Mekhanizmy publicnoho upravlinnya* (2021), 13-18 [in Ukrainian]. <https://doi.org/10.32838/TNU-2663-6468/2021.5/03>

3. Tymoshchuk O., Melnyk O., Miroshnyk O. Application of customs logistics in water transport. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid* (2017), 27-30 [in Ukrainian].

4. Law of Ukraine on multimodal transportation № 1887-IX. (2021, November 17). *Ofitsiyyny visnyk Ukrayiny*. 97, 6279 [in Ukrainian].

УДК 346 (043.2)

**Леуська О.І.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Тімуш І.С., д.ю.н., професор

### **ФІКТИВНА ДІЯЛЬНІСТЬ СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ**

У законодавстві України відсутнє визначення «фіктивного підприємництва» або ж «фіктивної діяльності», що ускладнює змістовне розуміння цього явища. Тому викликають інтерес наукові формулювання та тлумачення даного терміну.

На думку Ю. Опалінського, фіктивне підприємництво – діяльність громадянина-підприємця (фізичної особи) чи суб'єкта підприємницької діяльності (юридичної особи), що спрямована на фіктивне виконання своїх статутних або договірних зобов'язань (імітацію виробничої діяльності) або сприяння в цьому іншими суб'єктами підприємницької діяльності, якщо такими діями заподіяні значні матеріальні збитки громадянам, юридичним особам або державі [1].

А. Мікіш зазначає, що фіктивне підприємництво – це незаконна або удавана діяльність, яка проваджується від імені фіктивних суб'єктів господарювання різних видів і форм, фізичних осіб-

підприємців або службових осіб суб'єктів господарської діяльності щодо суб'єктів комерційного та некомерційного господарювання з метою заволодіння товарно-матеріальними цінностями або отримання інших неконтрольованих прибутків [2].

Відповідно до ст. 55-1 Господарського кодексу України ознаками фіктивності, що дають підстави для звернення до суду про припинення юридичної особи або припинення діяльності фізичною особою - підприємцем, в тому числі визнання реєстраційних документів недійсними:

- зареєстровано (перереєстровано) на недійсні (втрачені, загублені) та підроблені документи;

- незареєстровано у державних органах, якщо обов'язок реєстрації передбачено законодавством;

- зареєстровано (перереєстровано) у органах державної реєстрації фізичними особами з подальшою передачею (оформленням) у володіння чи управління підставним (неіснуючим), померлим, безвісти зниклим особам або таким особам, що не мали наміру провадити фінансово-господарську діяльність або реалізовувати повноваження;

- зареєстровано (перереєстровано) та проваджено фінансово-господарську діяльність без відома та згоди його засновників та призначених у законному порядку керівників [3].

Дослідивши цю норму законодавства, прослідковуємо закономірність у діях, що складають основу фіктивності господарської діяльності – вони є попередньо спланованими, протиправними і здійснюються шляхом дії чи бездіяльності щодо обов'язкової реєстрації юридичних осіб або ФОП, які є суб'єктами господарювання.

Перелік ознак фіктивної діяльності суб'єктів господарювання неможливо назвати вичерпним. Із легкістю можна назвати таку діяльність не просто проблемою, а небезпечним явищем. Наявність великої кількості прогалин і колізій у законодавстві лише сприяє розвитку фіктивної господарської діяльності. Вирішення цього явища є відкритим питанням і потребує комплексного підходу та реформування. Серед вірогідних шляхів боротьби можна виділити такі дії:

- 1) комплексне вдосконалення ст. 55-1 Господарського кодексу України із розкриттям поняття «фіктивна діяльність суб'єктів господарювання» на основі наукових напрацювань, а також уніфікації норми із приведенням її до єдиного розуміння (щодо видів позову і реєстраційних дій);

2) при зміні цієї норми варто взяти до уваги судову практику і розширити перелік дій, які підпадають під ознаку «фіктивності»;

3) потрібно якнайшвидше усунути прогалини щодо кримінальної або адміністративної відповідальності учасників фіктивної господарської діяльності [4].

Фіктивна діяльність суб'єктів господарювання є формою вияву тіньової економіки, яка спрямована на отримання нелегальної економічної вигоди шляхом документарного супроводження реально нездійснюваної підприємницької діяльності та становить загрозу економічній безпеці держави.

Фіктивна діяльність суб'єктів господарювання полягає в заподіянні шкоди економічним інтересам держави, інтересам різних суб'єктів господарської діяльності, створенні видимості господарських операцій без реального їх здійснення, порушенні порядку створення та реєстрації суб'єктів підприємницької діяльності, отриманні незаконних податкових вигід, можливості здійснення різної забороненої економічної діяльності під прикриттям суб'єктів підприємницької діяльності, що в подальшому приводить до порушення загальних принципів здійснення підприємницької та іншої економічної діяльності. Ухилення від сплати податків за допомогою фіктивних суб'єктів господарювання, а також залучення таких юридичних осіб у систему готівкових та безготівкових розрахунків перешкоджає плановому надходженню податків до Державного бюджету та формуванню його дохідної частини, внаслідок чого фіктивна діяльність суб'єктів господарювання представляє серйозну загрозу економічній безпеці України у зв'язку зі своєю поширеністю та масштабами завданої шкоди [5].

Отже, на даному етапі розвитку України фіктивна діяльність суб'єктів господарювання, що є проявом тіньової економіки, є значною проблемою, яка потребує рішучих дій зі сторони влади задля протидії та попередженню подальшого збільшення проявів такої діяльності.

#### *Література*

1. Опалінський Ю. Кримінальна відповідальність за фіктивне підприємництво: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.08. Київ, 1998. 20 с.
2. Мікіш А. Запобігання фіктивному підприємництву в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.08. Київ, 2016. 20 с.
3. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV. Відомості Верховної Ради України. 2003. №№ 18, 19-20, 21-22. Ст. 144.
4. Кисельова О.М. Ознаки фіктивної діяльності суб'єкта господарювання. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 7.

С. 173-175.

5. Оніщик А.В. Економічна природа фіктивної діяльності суб'єктів господарювання. *Економіка та підприємництво*. 2018. № 3(102). С. 40-46.

УДК 346 (043.2)

**Лисюк А.М.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Нецька Л.С., к.ю.н., доцент

## **ПОПЕРЕДНІЙ ДОГОВІР В АСПЕКТІ ГОСПОДАРСЬКИХ ПРАВОВІДНОСИН**

Законодавче визначення поняття попереднього договору міститься у Цивільному (далі – ЦК України) [1] та в Господарському (далі – ГК України) кодексах України [2]. Проте, тлумачення попереднього договору в залежності від нормативно-правового акту має суттєві відмінності.

Відповідно до ч. 1 ст. 182 ГК України, за попереднім договором суб'єкт господарювання зобов'язується у певний строк, але не пізніше одного року з моменту укладення попереднього договору, укласти основний господарський договір на умовах, передбачених попереднім договором. У ч. 1 ст. 635 ЦК України зазначається, що попереднім є договір, сторони якого зобов'язуються протягом певного строку (у певний термін) укласти договір в майбутньому (основний договір) на умовах, встановлених попереднім договором. Тобто ГК України містить обмеження щодо строку укладення основного договору після попереднього договору- не пізніше одного року. Водночас ЦК України не містить строкових обмежень, а лише зазначає, що законом може бути встановлено обмеження щодо строку (терміну), в який має бути укладений основний договір на підставі попереднього договору.

Існують також певні відмінності цивільно-правового та господарсько-правового регулювання щодо відповідальності за ухилення сторін від укладення основного договору. У ч. 3 ст. 182 ГК України передбачено, що якщо сторона, яка уклала попередній договір, одержавши проект договору від іншої сторони, ухиляється від укладення основного договору, друга сторона має право вимагати укладення такого договору в судовому порядку. У ч. 3 ст. 635 ЦК України зазначено, що зобов'язання, встановлене

попереднім договором, припиняється, якщо основний договір не укладений протягом строку (у термін), встановленого попереднім договором, або якщо жодна із сторін не направить другій стороні пропозицію про його укладення.

Тобто ГК України регламентує можливість застосування судового порядку у разі ухилення від укладення попереднього договору, в той час як ЦК України лише припиняє зобов'язання.

Ще однією особливістю попереднього договору відповідно до ч. 4 ст. 182 ГК України є те, що зобов'язання укласти основний договір, передбачене попереднім договором, припиняється, якщо до закінчення строку, в який сторони мають укласти основний договір, одна із сторін не надішле проект такого договору другій стороні. Також відповідно до ч. 6 ст. 182 ГК України угода сторін про наміри (протокол про наміри тощо) не визнається попереднім договором і не породжує юридичних наслідків. Протокол (угоду) про наміри сторони, як правило, укладають для того, щоб зафіксувати певний етап домовленостей, які не будуть мати юридичну силу договору та юридичних наслідків, в тому числі наслідків попереднього договору. Таким чином, зазначені договори відрізняються здатністю або нездатністю породжувати певні правові наслідки у разі неукладення основного договору в майбутньому.

Окрім того, варто проаналізувати судову практику у вирішенні цивільно-правових та господарсько-правових спорів щодо попередніх договорів, а також зазначити їх особливості, які не згадуються у нормативно правових актах.

У рішенні Індустріального районного суду м. Дніпропетровська № 199/9333/18 від 31.05.2019 р. зазначено, що попередній договір використовується в тих випадках, коли за певних обставин неможливо укласти основний договір [3]. Тобто це можуть бути нез'ясовані питання або невизначеності, які потрібно вирішити перед фактичним укладанням основного договору.

У рішенні господарського суду м. Києва № 910/6151/23 від 27.09.2023 р. зазначається, що визначений у законі строк укладення договору є імперативною нормою, якою передбачено, що основний договір може бути укладений у певний строк, але не пізніше одного року. Тобто такий строк обмежений одним роком, і в даному випадку по закінченню вказаного строку сторони повинні були укласти основний договір, а не ще один попередній договір. Крім того, суд зазначає, що попередній договір може передувати укладенню основного договору будь-якого виду. Практично укладення попереднього договору може бути доцільним в тих випадках, коли, наприклад, річ, яка буде предметом основного договору, ще не



існує, або хоча й існує, але ще не належить на праві власності продавцю, або належить продавцю, але обтяжена правами на неї третіх осіб тощо [4].

Отже, з усього вищезазначеного можна зробити такий висновок: попередній та основний договори повинні розглядатися як єдність, оцінюючи їхні наслідки на основі інтересів сторін у сфері цивільного та господарського права. В даному контексті попередній договір сам по собі не є окремою угодою, а він пов'язаний і взаємодіє з основним договором. Попередній договір можна розглядати як частину попередньої стадії укладання основного договору. Визначення попереднього договору як організаційного підходу дозволяє розуміти, що з нього не випливають конкретні матеріальні зобов'язання, але виникає обов'язок сторін укласти основний договір.

#### *Література*

1. Цивільний кодекс України: станом на 05 жовт. 2023 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44. Ст. 356.

2. Господарський кодекс України: станом на 08 жовт. 2023 р. № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, № 19-20, № 21-22. Ст. 144.

3. Рішення у справі № 199/9333/18 Індустріальний районний суд м. Дніпропетровська від 31 трав. 2019 р. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/82150626> (дата звернення: 24.10.2023).

4. Рішення у справі № 910/6151/23 Господарський суд міста Києва від 27 вер. 2023 р. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/114257967> (дата звернення: 24.10.2023).

УДК 346.9 (043.2)

**Ніколаєва М.Д.**, здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Нецька Л.С., к.ю.н., доцент

## **ПРИНЦИПИ ТА МЕТОДИ ГОСПОДАРСЬКОГО ПРАВА**

Проблема визначення переліку та змісту принципів і методів тієї чи іншої галузі права завжди була в центрі уваги юридичної науки. Принципи та методи господарського права не є винятком.

Господарське право – це системне правове забезпечення господарської діяльності, яка здійснюється на професійній основі.

Ця підтримка є однією з неодмінних умов ефективного функціонування економічного, комерційного та некомерційного циклів економіки країни. Забезпечення систематичного правового нагляду за господарською діяльністю вимагає поєднання засад приватного і публічного права з його методами, правилами, заборонами, ліцензуванням та іншими елементами, а також рівного підпорядкування всіх суб'єктів господарювання вимогам суспільного господарського порядку.

Власне, господарське право традиційно визначають як систему господарсько-правових норм, що регулюють відносини у сфері суспільного виробництва, спрямовані на виробництво та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання вартісних послуг для задоволення суспільних потреб і отримання прибутку.

Принципи є важливим засобом тлумачення господарсько-правових норм. Під ними розуміються керівні положення, що визначають спрямованість правового регулювання господарської діяльності та забезпечують формування правового господарського порядку. Складність господарського права зумовлює використання принципів із галузей цивільного та адміністративного права. До першої групи відносяться принципи: рівності всіх юридичних осіб; толерантності; непорушності права власності; свободи договору; свободи підприємництва; вільного руху капіталу [1, с. 87]. До другої групи належать принципи: обмеженого втручання державних органів у господарські відносини; заборони незаконного втручання державних органів та органів місцевого самоврядування та їх посадових осіб у господарсько-правові відносини; пріоритету національних економічних інтересів через державну підтримку науково-технічного прогресу; захист національного товаровиробника; демонополізації та забезпечення добросовісної конкуренції; рівного захисту прав усіх комерційних суб'єктів з боку держави; державно-громадський захист інтересів споживачів.

Для того, щоб усі учасники господарсько-правових відносин однаково підлягали нормативно-правовим діям, залежно від умов господарювання застосовуються відповідні методи господарського права. Господарсько-правові методи – це сукупність прийомів, за допомогою яких господарсько-правові норми здійснюють регулятивний вплив на поведінку суб'єктів господарських правовідносин. Концептуально господарсько-правовий вплив реалізується у двох підходах: 1) загальнодозволеності, відповідно до якого діють суб'єкти господарювання та підприємці; 2) обов'язковості. Це має здійснюватися згідно з положеннями законодавства. Такий вплив поширюється і на органи державного

управління економікою [1, с. 166]. Статтею 19 Конституції України визначено, що органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України [2].

В умовах становлення ринкової економіки застосовується метод автономних рішень суб'єктів господарських відносин. Це означає, що суб'єкти господарських правовідносин самостійно: а) планують свою господарську діяльність; б) вільно обирають предмет господарського договору і визначають зобов'язання в ньому та інші умови господарських правовідносин в межах законодавства [3].

Існує також метод владних приписів (законодавчі вимоги та вказівки компетентних органів, які є обов'язковими для виконання суб'єктами господарських відносин). Він означає, що діяльність (поведінка) суб'єктів господарювання регулюється моделлю обов'язкових правовідносин, встановлених законодавством та рекомендованими способами. Держава регулює поведінку суб'єктів економічних відносин, рекомендуючи відповідні моделі правовідносин. Наприклад, зразки договорів щодо окремих видів відносин, методичні рекомендації щодо окремих видів комерційної діяльності є прикладами застосування конкретних методів [4, с. 199].

В умовах ринку важливе значення має і метод рекомендацій, який дозволяє учаснику господарських правовідносин самостійно обрати варіант поведінки, а також орієнтує його на формування моделі правомірної поведінки, яка враховує кращий досвід та попереджує виникнення можливих проблем у господарській діяльності.

Предметно господарське право охоплює господарські відносини, що виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності між суб'єктами господарювання, а також між цими суб'єктами та іншими учасниками відносин у сфері господарювання. Тому можна сказати, що принципи і методи господарського права поширюються і на господарську діяльність, і на учасників відносин у сфері господарювання. Загалом вони слугують забезпеченню господарського правопорядку та попередженню правопорушень і господарських конфліктів.

#### *Література*

1. Смолин Г., Туркот О., Хомко Л. Господарське право України. Львів: ДУВС, 2017. 484 с.
2. Конституція України: Основний Закон України від 28 чер. 1996 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>

3. Мілаш В. Господарське право. Харків: Право, 2018. 338 с.
4. Щербина В. Господарське право. Київ: Юрінком Інтер, 2012. 345 с.

УДК 346:342.95 (043.2)

**Сенченко А.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Нецька Л.С., к.ю.н., доцент

## **ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗА ПОРУШЕННЯ АНТИМОНОПОЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ**

Сьогодні, в епоху стрімкого розвитку та глобалізації ринків, антимонопольно-конкурентне законодавство стає невід'ємною складовою правової системи багатьох країн, включаючи Україну. Забезпечення конкуренції, запобігання монополіям та недобросовісним практикам є ключовою метою антимонопольного регулювання. Однак важливо розуміти, що порушення даного законодавства має серйозні наслідки для підприємств, економіки та суспільства в цілому.

Захист економічної конкуренції є головним принципом захисту свободи підприємницької діяльності, який закріплений у ст. 42 Конституції України [1]. Водночас, не допускається зловживання монопольним становищем на ринку, а також неправомірне обмеження конкуренції та недобросовісна конкуренція. За зловживання монопольним становищем, ведення недобросовісної конкуренції, антиконкурентні узгоджені дії та відповідно здійснення інших заборонених дій, які призводять до порушення антимонопольно-конкурентного законодавства, суб'єкти господарювання та інші учасники цих правовідносин несуть юридичну відповідальність.

Відповідно до ст. 238 ГК України [2] такі дії є заходами організаційно-правового або майнового характеру, що можуть бути застосовані уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування до суб'єкта господарювання, який порушив встановлені законодавчими актами правила здійснення господарської діяльності, та спрямовані на припинення правопорушення суб'єкта господарювання і ліквідацію його наслідків, відшкодування збитків тощо. Згідно ст. 40 ГК України контроль за дотриманням антимонопольно-конкурентного

законодавства, захист інтересів підприємців та споживачів від його порушень здійснюється Антимонопольним комітетом України відповідно до його повноважень, визначених законом [2].

Так, Горева Є.Ю. зазначає, що порушення законодавства про захист економічної конкуренції зумовлює відповідальність, встановлену законом, та наголошує, що найпоширенішою санкцією за порушення антимонопольно-конкурентного законодавства є накладання штрафів на підприємців Антимонопольним комітетом України [3].

Зі ст. 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» (далі – Закон) випливає, що органи Антимонопольного комітету України накладають штрафи на об'єднання, суб'єктів господарювання: юридичних осіб і фізичних осіб; групу суб'єктів господарювання – юридичних та/або фізичних осіб, що відповідно до ст. 1 Закону України визначаються суб'єктами господарювання [4]. Так, згідно цієї ж статті Закону штрафи накладають органи Антимонопольного комітету України на об'єднання, суб'єктів господарювання за такі порушення: антиконкурентні узгоджені дії; зловживання монополюним становищем, невиконання рішення, попереднього рішення органів Антимонопольного комітету України, неподання інформації Антимонопольному комітету України, його територіальному відділенню у встановлені строки тощо.

Важливою є думка науковців, що до санкцій відповідальності за порушення антимонопольно-конкурентного законодавства слід відносити «примусовий поділ», який відповідно до ст. 53 Закону України «Про захист економічної конкуренції» застосовується Антимонопольним комітетом України тоді, коли суб'єкт господарювання, що займає монополюне (домінуюче) становище на ринку, зловживає ним. Рішення органів Антимонопольного комітету України про примусовий поділ суб'єкта господарювання підлягає виконанню у встановлений строк, який не може бути меншим шести місяців [3].

Згідно зі ст. 55 Закону особи, яким заподіяно шкоду, можуть звернутися до суду, господарського суду із заявою про її відшкодування. Шкода, заподіяна порушеннями законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченими пп. 1, 2, 5, 10, 12, 18 і 19 ст. 50 Закону, відшкодовується особою, яка вчинила порушення, у подвійному розмірі завданої шкоди [4]. Зауважимо, що за приписом ст. 42 Закону суб'єкта господарювання не можна притягнути до відповідальності за ці порушення, якщо закінчився строк давності притягнення до відповідальності. Строк давності

притягнення до відповідальності за порушення законодавства про захист економічної конкуренції становить 5 років з дня вчинення порушення, а в разі триваючого порушення – з дня закінчення вчинення порушення.

Таким чином, дотримання антимонопольного законодавства має вирішальне значення для суб'єктів господарювання та суспільства в цілому. Відповідальність за порушення антимонопольного законодавства ускладнюється постійною еволюцією ринків та появою нових видів порушень, які на практиці призводять саме до накладення штрафних санкцій.

#### *Література*

1. Конституція України: Основний Закон України від 28 чер. 1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 25.10.2023).
3. Горева Є. Відповідальність за порушення антимонопольно-конкурентного законодавства. Суми: Вид-во СумДУ, 2018. С. 32-36.
4. Про захист економічної конкуренції: Закон України від 11 січ. 2001 р. № 2210-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2210-14#Text> (дата звернення: 25.10.2023).

УДК 347.8 (043.2)

**Серков О.Є.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Рівненський інститут Київського університету права  
Національної Академії наук України, м. Рівне, Україна  
**Ніколаєва М.Д.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Жмур Н.В., к.ю.н., доцент

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЕКОЛОГІЧНОГО ПРАВА В УКРАЇНІ**

Становлення України як суверенної правової держави потребує широких еколого-правових досліджень з урахуванням вітчизняного нормотворчого та зарубіжного досвіду регулювання відносин у сфері використання та відтворення природних ресурсів, охорони навколишнього природного середовища та забезпечення безпеки довкілля. Сучасний стан наукового розвитку екологічного права характеризується наявністю розгалуженої системи законодавчих та нормативно-правових актів, які регулюють суспільні відносини у

сферах використання, відтворення природних ресурсів, охорони навколишнього середовища та забезпечення екологічної безпеки. Українська екологічна спільнота впевнено наполягає на тому, що в довгостроковій перспективі процес післявоєнного економічного розвитку має стати фундаментальною трансформацією України до формування нового екологічного середовища.

Якщо до повномасштабного вторгнення орієнтація вітчизняної системи управління в екологічній сфері на європейські стандарти вважалася неможливим, то руйнування інфраструктури та промисловості, підтверджують необхідність зробити цей якісний стрибок. Щоб забезпечити екологічну реконструкцію післявоєнної України, яка покращить екологічну ситуацію та одночасно інтегрує державу до європейського ринку і політичного простору, Україні, окрім інвестицій, потрібні ефективні інститути державного управління та чітка політика, зокрема правова база, яка гарантує перехід промисловості, іншого природокористування та охорони навколишнього середовища на європейські стандарти. Безперечно виконання екологічного та кліматичного законодавства ЄС буде складним завданням для України.

Понад 30 законопроектів в екологічній сфері впроваджувалися в Україні протягом тривалого часу, а зараз додалися ще сотні нормативно-технічних законопроектів ЄС, до яких Україна повинна оновити законодавчу та практичну відповідність.

Україна має повністю перезапустити національну систему екологічного контролю, щоб забезпечити дотримання вимог екологічного законодавства та покращити екологічний стан. Для цього необхідно наділити екологічні регулятори відповідними повноваженнями, усунувши існуючі бар'єри та правові колізії. 20 вересня 2022 р. Верховна Рада України прийняла Закон України «Про Національний реєстр викидів та перенесення забруднювачів» [1]. Кабінет Міністрів України затвердив відповідний порядок. Відповідно до закону, національний реєстр викидів має запрацювати вже у 2024 р. Функціонування такого реєстру, очевидно, дозволить національним агентствам краще розуміти кількісні та якісні показники промислових викидів найбільших забруднюючих речовин і приймати відповідні управлінські рішення щодо зменшення цих забруднюючих речовин, а громадськості – дозволить отримувати інформацію про умови середовища, в якому вона живе, і, за необхідності, впливати на органи влади. Залишається необхідність забезпечити роботу реєстру у межах закону.

Сьогодні у Україні немає норм щодо викидів забруднюючих речовин. Деякі промислові процеси, що супроводжуються викидами легких органічних сполук, також не регулюються в Україні, як це регулюється в країнах ЄС. Тому існує нагальна потреба привести національне законодавство у відповідність до основних директив ЄС щодо покращення якості атмосферного повітря та синхронізації регулювання викидів забруднюючих речовин, які є найбільш шкідливими для здоров'я та навколишнього середовища.

Прийняття Закону України «Про управління відходами» [2] у червні 2022 р. є важливим кроком до імплементації європейських стандартів у цій сфері. Цей Закон закладає основу для запровадження в Україні системи розширеної відповідальності виробника, циркулярної економіки, ієрархії поводження з відходами тощо. Проте деякі закони та підзаконні акти все ж необхідно ухвалити, щоб задіяти запропоновані законом механізми та інструменти. Тому в парламенті є проекти законів про упаковку відходів, відходи електричного та електронного обладнання, відпрацьовані батареї та акумуляторні блоки. З метою виконання вимог України щодо виконання міжнародних зобов'язань у сфері моніторингу, звітності та верифікації викидів парникових газів, а також вимог Рамкової конвенції ООН про зміну клімату [3] та Паризької угоди вітчизняним законодавцем прийнято Закон України «Про засади моніторингу, звітності та верифікації викидів парникових газів» [4]. На жаль, цей нормативно-правовий акт містить переважно загальні норми та повноваження уповноважених державою органів у даній сфері відносин, але не забезпечує ефективного механізму моніторингу, звітності та верифікації викидів парникових газів. Подібні проблеми існують і при фактичному виконанні положень Закону України «Про регулювання господарської діяльності з озоноруйнівними речовинами та фторованими парниковими газами» [5].

Отже, Україна має всі можливості стати успішним пілотним проектом щодо удосконалення правової екологічної безпеки України. Для цього необхідно визначити пріоритетними горизонтальні та галузеві екологічні реформи, які гармонізують правила гри у сфері управління навколишнім середовищем із європейськими.

#### *Література*

1. Про Національний реєстр викидів та перенесення забруднювачів: Закон України від 20 вер. 2022 р. № 2614-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2614-20#Text> (дата звернення: 01.11.2023).



2. Про управління відходами: Закон України від 20 чер. 2022 р. № 2320-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2320-20#Text> (дата звернення: 01.11.2023).

3. Про зміну клімату: Рамкова конвенція Організації Об'єднаних Націй. Конвенцію ратифіковано Законом № 435/96-ВР від 29 жовт. 1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 50. Ст. 277.

4. Про засади моніторингу, звітності та верифікації викидів парникових газів: Закон України від 12 груд. 2019 р. № 377-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2020. № 22. Ст. 150.

5. Про регулювання господарської діяльності з озоноруйнівними речовинами та фторованими парниковими газами: Закон України від 12 груд. 2019 р. № 376-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2020. № 21. Ст. 145.

УДК 346.9 (043.2)

**Ситник Д.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

## **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Мультимодальні перевезення – це транспортування вантажів із одного місця до іншого, використовуючи більше одного виду транспорту. Цей процес об'єднує різні види транспорту – повітряний, морський, залізничний і автомобільний – у «єдиний, повний процес, що забезпечує економічно ефективно та екологічно безпечне перевезення товарів від місця відправлення до місця призначення («від дверей до дверей») під керівництвом одного транспортного оператора, відомого як мультимодальний транспортний оператор» [1, с. 4]. З тих пір, як мультимодальні перевезення стали звичним явищем, було видано три набори міжнародних правил для їх регулювання, загальною метою яких є розподіл ризиків, пов'язаних із мультимодальним транспортуванням, між мультимодальним оператором і власником вантажу, і кожне з цих правил здійснює таке регулювання шляхом встановлення обсягу відповідальності сторін і обмеження відповідальності мультимодального оператора у випадку дефолту.

У 1980 р. була прийнята Конвенція мультимодального транспорту, яка визнала право кожної держави регулювати та контролювати мультимодальні операції на національному рівні і яка

застосовується до всіх контрактів мультимодальних перевезень між пунктами у різних державах. У той час як Конвенція визнає право вантажоодержувача вибирати між мультимодальним і сегментованим транспортуванням, її положення мають обов'язково застосовуватися до всіх договорів мультимодального транспортування, які підпадають під дію положень Конвенції. 6 червня 2009 р. була прийнята Угода про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА, яка регулює відносини між транспортними організаціями, операторами мультимодальних перевезень, вантажовідправниками, вантажоодержувачами, іншими фізичними та юридичними особами, які діють від імені вантажовласника, під час виконання мультимодальних перевезень вантажів, визначає права, обов'язки та відповідальність кожного учасника транспортних операцій. Незважаючи на різноманітні спроби встановити єдиний міжнародно-правовий режим, відсутність уніфікованості в регулюванні мультимодальних перевезень створює певні складності у визначенні питання про те, які закони регулюватимуть контракт на мультимодальне перевезення та на якому етапі такі закони будуть застосовні або припинять свою дію; про відповідальність сторін у разі затримки, втрати або пошкодження вантажу, особливо якщо складно визначити, на якому етапі транспортування сталася втрата або пошкодження. Однак уряди як на національному, так і на регіональному рівнях розробили власні закони про мультимодальний транспорт, які регулюють правовідносини, що виникають між учасниками мультимодального перевезення.

Щоб уникнути різних складнощів, сторони також можуть включати в свої контракти приватні мультимодальні правила, такі як Правила UNCTAD/ICC для мультимодального транспортного документа 1992 р. або Уніфіковані правила Міжнародної торгової палати для комбінованого транспортного документа 1973 р. (зі змінами 1975 р.) [1]. Оскільки ці правила є приватними законами, вони не набудуть чинності, якщо суперечать міжнародним конвенціям або обов'язковим національним законам. Таким чином, якщо міжнародна конвенція чи обов'язкові національні закони передбачають інше обмеження відповідальності за втрату або пошкодження вантажів на певному етапі мультимодального транспортування, застосовними законами будуть такі конвенції або обов'язкові національні закони кожного етапу унімодального транспорту. За змістом Конвенції мультимодального транспорту, вона не впливає на право кожної держави регулювати та контролювати на національному рівні мультимодальні транспортні

операції та мультимодальних транспортних операторів, включаючи право вживати заходів щодо консультацій, особливо перед запровадженням нових технології та послуги між мультимодальними транспортними операторами, вантажовідправниками, організаціями вантажовідправників та відповідними національними органами щодо умов та положень послуг.

Також існує ще два основних типи юридичних угод, які використовуються в міжнародних транспортних коридорах: Меморандум про взаєморозуміння (MoU) і Договір. Меморандум про взаєморозуміння «виражає бажання та намір співпрацювати, але не є обов'язковим, немає наслідків за невиконання, якщо інше не зазначено в Меморандумі про взаєморозуміння. Його зміст є юридично обов'язковим, і в більшості випадків уряди/міністерства фінансів беруть на себе зобов'язання щодо фінансування розвитку та експлуатації коридору» [2]. Одним із основних викликів, з якими стикається безперебійна робота міжнародного транспортного коридору, є те, що країни застосовують різні правові та регулятивні режими. Існує багато нетарифних бар'єрів у торгівлі, які створюють перешкоди для безперебійного міжнародного транспортування, наприклад різні несумісні системи ліцензій, сертифікатів, квот, процедур, інспекцій та різних технічних стандартів. Щоб полегшити процес правової гармонізації, різні організації, такі як ЄЕК ООН, ЕСКАТО та ЮНКТАД, розробили міжнародні стандарти для торгівлі та транспорту та започаткували міжнародні конвенції, до яких держави-члени можуть приєднатися та перенести зміст цих конвенцій у національне законодавство.

Отже, мультимодальні перевезення представляють собою складний транспортний процес, який включає в себе використання різних видів транспорту для доставки вантажів від місця відправлення до місця призначення під керівництвом мультимодального транспортного оператора. Однак, відсутність єдиного міжнародного законодавства створює невизначеність та складнощі щодо правових аспектів мультимодальних перевезень, включаючи визначення відповідальності в разі втрати або пошкодження вантажу. Гармонізація законодавства дуже важлива для спрощення торгових і транспортних процесів і підвищення ефективності логістичної системи.

### *Література*

1. Isabella M. Lami. Analytical Decision-Making Methods for Evaluating Sustainable Transport in European Corridors. Vol. 11. Springer, Berlin, 2014.

2. Shermuhamedov A.T., Ismailova N.S. International transport corridors. Training guide, TDIU, 2019.

УДК 34:502:504.06(043.2)

**Стажкова Д.О.**, здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Слободська І.А., старший викладач

## **ЗАХИСТ ДОВКІЛЛЯ ПІД ЧАС ЗБРОЙНОГО КОНФЛІКТУ: МІЖНАРОДНИЙ АСПЕКТ**

Сучасна історія містить чимало прикладів збройної агресії, наслідки яких є катастрофічними для навколишнього середовища існування людства. Сучасні військові технології (використання хімічної, бактереологічної та іншої зброї масового ураження) роблять цю загрозу ще серйознішою, ніж будь-коли раніше, призводячи до довготривалого відновлення, а в деяких випадках і до незворотних наслідків для довкілля. Масштабність завдання екологічної шкоди (як правило мова йде про транскордонне забруднення) та приховані екологічні загрози (забруднення водойм, деградація лісів, зникнення в майбутньому окремих видів флори та фауни) актуалізують необхідність дослідження національних і міжнародно-правових проблем правового регулювання охорони довкілля та забезпечення екологічної безпеки під час збройного конфлікту. Особливо це актуально в часи повномасштабної війни РФ проти України.

Зважаючи, що цей військовий конфлікт є не внутрішнім, а міждержавним, варто зосередити свою увагу на аналізі норм міжнародного права, що стосуються захисту довкілля під час збройного конфлікту.

Перш за все, зазначу, що дане питання лежить в площині щонайменше двох галузей міжнародного права – міжнародного екологічного права та міжнародного гуманітарного права (права збройних конфліктів). Міжнародне екологічне право відносно молода галузь права, яка почала формуватися нещодавно. Однак зважаючи на важливість, актуальність та пріоритетність питань збереження довкілля як можливості подальшого існування людства, екологічне право досить швидко набуло своєї значимості, а його принцип сталого розвитку став основоположним для гармонійного збалансованого розвитку всіх сфер суспільного життя. У Всесвітній

хартії природи, схваленої Генеральною Асамблеєю ООН 28 жовтня 1982 р., проголошено загальні принципи збереження природи, відповідно до яких повинна бути направлена та оцінена будь-яка діяльність людини, що стосується природи, серед яких і принцип захисту природи від деградації, спричиненої війною чи іншими ворожими діями (п. 5). Стокгольмська декларація 1972 року закріпила положення про те, що людина й навколишнє середовище мають бути позбавлені від використання ядерної та інших видів зброї масового знищення (принцип 26). Декларація Ріо-де-Жанейро 1992 року у принципі 24 проголосила, що війна неминуче здійснює руйнівний вплив на процес сталого розвитку, а тому держави мають поважати міжнародне право, забезпечуючи захист навколишнього середовища при виникненні збройних конфліктів. На продовження принцип 25 проголошує, що мир, розвиток та охорона навколишнього середовища взаємозалежні та нероздільні. У Порядку денному на XXI століття наголошено на тому, що потрібно розглянути питання про відповідність нормам міжнародного права заходів щодо недопущення масштабного руйнування навколишнього середовища під час збройних конфліктів. Як бачимо, норми міжнародного екологічного права не адаптовані до військового часу, і це є зрозуміло, адже військові цілі та цілі щодо збереження довкілля є взаємовиключними.

Відтак застосуванню підлягає міжнародне гуманітарне право (далі – МГП) – право, яке застосовується під час збройних конфліктів.

Навіть більше, «у період збройного конфлікту у разі суперечностей між нормами МГП та нормами інших галузей міжнародного права переважаючу силу будуть мати норми саме МГП» [1, с. 8]. Незважаючи на тривалу історію формування цієї галузі, норми, що пов'язані із захистом довкілля під час збройних конфліктів, почали формуватися не так давно, і на сьогодні не в повній мірі можуть адекватно реагувати на екологічні загрози. У межах договірного міжнародного гуманітарного права є низка положень міжнародних договорів, які безпосередньо чи опосередковано спрямовані на захист навколишнього середовища під час збройних конфліктів. Йдеться, зокрема, про Женевську конвенцію про захист цивільного населення під час війни від 12 серпня 1949 р. і Додатковий протокол I до Женевських конвенцій, що стосуються захисту жертв міжнародних збройних конфліктів від 8 червня 1977 р., який містить норми, безпосередньо спрямовані на охорону навколишнього середовища під час збройних конфліктів (ст. 35 і 55). Спеціальним актом є Конвенція про заборону воєнного

або будь-якого іншого ворожого використання засобів впливу на природне середовище 1977 р., норми якої підлягають застосуванню виключно у випадку, коли навколишнє середовище безпосередньо є об'єктом військових дій: «кожна держава-учасниця цієї Конвенції зобов'язується не вдаватися до військового чи будь-якого іншого ворожого використання засобів впливу на природне середовище, які мають широкі, довгострокові або серйозні наслідки, як способи руйнування, заподіяння шкоди або заподіяння шкоди будь-якій іншій державі-учасниці» (ст. 1).

Довкілля як мовчазна жертва війни потребує більш дієвого захисту під час збройного конфлікту. Навіть такий поверхневий аналіз норм міжнародного права показує, на яких принципах здійснюється збалансування інтересів суспільства у безпечному для життя та здоров'я довкіллі і військових цілей учасників збройного конфлікту, – військова необхідність виправдовує шкоду, що завдається навколишньому середовищу. А повинно було б бути навпаки: які обмеження військової необхідності потрібно застосувати, щоб досягти прийняттого ступеня захисту навколишнього середовища? Іншими словами, необхідно мінімізувати екологічну шкоду шляхом закріплення суворих санкцій з тим, щоб учасники бойових дій уникали будь-якого застосування сили, яке може завдати шкоди довкіллю.

#### *Література*

1. На межі виживання: знищення довкілля під час збройного конфлікту на сході України / А.Б. Блага, І.В. Загороднюк, Т.Р. Короткий, О.А. Мартиненко, М.О. Медведєва, В.В. Пархоменко. Українська Гельсінська спілка з прав людини. Київ: КИТ, 2017. 88 с.

УДК 354:656 (043.2)

**Тимошенко Ф.О.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

### **ПРАВОВІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ**

З моменту розвитку цивільної авіації перед світовим співтовариством водночас постало питання необхідності здійснення заходів із забезпечення її безпеки – безпеки польотів, захисту та охорони повітряних суден, авіаційної техніки та персоналу, членів

екіпажу, пасажирів, об'єктів авіаційної інфраструктури. «З розвитком та поширенням глобалізаційних процесів, інформаційних технологій, лібералізаційних тенденцій у світі відбуваються і відповідні зміни в умовах функціонування цивільної авіації» [1, с. 29]. Разом з тим ефективність функціонування цивільної авіації як основного сегменту світового господарства, забезпечення прийняттого рівня її безпеки залежить, зокрема, і від ефективної організації власне авіаційної діяльності, її кореляції та міжнародно-правового регулювання.

Організація авіаційної діяльності – це «впорядкування технологічних операцій з розробки, виробництва і реалізації авіапослуг в просторі й часі (підготовка, забезпечення, обслуговування та управління розробкою, виробництвом і реалізацією авіапослуг), що характеризується безпосереднім впливом на засоби праці та живу працю (робочу силу), а через них опосередковано - на предмет праці (пасажирів, багаж, вантаж)» [2, с. 54]. Основою організації авіаційної діяльності є її державне регулювання на основі законодавчої та нормативно-правової бази, яка в Україні складається з Конституції України, Повітряного кодексу України, Концепції розвитку цивільної авіації України, Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, авіаційних правил, інших законодавчих актів, національних нормативно-правових актів, державних та галузевих стандартів, керівних документів зі стандартизації, чинних для України актів міжнародного повітряного права, документів міжнародних організацій, членом яких є Україна.

Правовою основою регулювання в авіаційній галузі є Повітряний кодекс України, що визначає правові, організаційні та економічні засади діяльності авіації і спрямований на забезпечення здійснення єдиної державної економічної, технічної, тарифної, фінансової, науково-технічної, страхової, інвестиційної та соціальної політики у сфері управління і регулювання діяльності авіації з урахуванням міжнародного повітряного права [3]. Граничні норми Повітряного кодексу встановлюються міжнародними конвенціями і протоколами, стандартами і рекомендованою практикою ICAO (SARPs), стандартами Європейської об'єднаної авіаційної влади (JAR), а також документами Євроконтролю (ESARRs). Особливе місце у правовому регулюванні у сфері авіатранспорту займають авіаційні правила України (АПУ), які визначають порядок діяльності авіації України з метою забезпечення її безпеки та ефективного функціонування.

Слід відмітити, що «державне регулювання авіаційної галузі є нині найбільш оптимальною формою впливу держави на суспільні

відносини шляхом встановлення загальнообов'язкових авіаційних правил поведінки для всіх учасників з метою задоволення публічних та приватних інтересів у цій сфері» [4, с. 118]. Державне регулювання у сфері транспорту – «це процес створення комплексу умов для формування адекватних соціально-економічних відносин для забезпечення цілеспрямованого розвитку авіаційної системи, яка має високу соціальну значущість. Створення таких умов досягається через застосування різних форм і методів державного регулювання у сфері авіації» [5, с. 182]. Державне регулювання у сфері цивільної авіації може здійснюватися правовими, адміністративними, економічними і спеціальними методами. Основними правовими методами є сертифікація, державна реєстрація та ліцензування авіаційної діяльності. Регулювання у сфері авіації здійснюється державою за допомогою уповноважених органів в окремих формах, зокрема, таких як довгострокове і короткострокове. «Довгострокове державне регулювання характеризується цілеспрямованим впливом на конкретну сферу з метою забезпечення поступового розвитку. Довгострокове державне регулювання здійснюється у формі програмування. Сьогодні це найбільш розвинута й поширена форма державного регулювання у світі» [5, с. 182].

Сучасною тенденцією функціонування глобальної моделі авіаційної діяльності є лібералізація національного законодавства, що регулює авіаційну діяльність. При цьому рівень такої національної ліберальності суттєво різниться в різних країнах, «тобто, країни знаходяться на різних сходинках у напрямі від жорсткого регулювання до повної лібералізації» [1, с. 36] авіаційної діяльності. Наразі основним пріоритетом розвитку цивільної авіації в Україні є забезпечення виконання Угоди про спільний авіаційний простір між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, з іншої сторони; а також створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів суб'єктів під час провадження авіаційної діяльності та виконання міжнародних зобов'язань, що випливають із Конвенції про Міжнародну цивільну авіацію.

#### *Література*

1. Смерічевський С.Ф., Михальченко І.Г. Особливості трансформації світового ринку авіаційних перевезень. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2015. Вип. 2(46). С. 29-37.

2. Вступ до фаху (менеджмент міжнародних авіаційних перевезень): опорний конспект лекцій та матеріали до самостійної підготовки для курсантів і слухачів / Ю.В. Сікірда, А.В. Залевський. Кіровоград: КЛА НАУ, 2012. 155 с.



3. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

4. Брусакова О. Поняття та сутність механізму державного регулювання в галузі авіаційного транспорту. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 6. С. 117-122.

5. Клиничук В.І. Форми та методи державного регулювання у сфері транспорту. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2018. Вип. 51. Том 1. С. 182-184.

UDC 346.9(043.2)

**Tyubay A.V.**, seeker for higher education,  
of the first (bachelor`s) level,  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine  
Scientific adviser: Khotsianovska N.F., Senior Lecturer

## **CONDUCTING BUSINESS WITHOUT STATE REGISTRATION AS A FORM OF ILLEGAL BUSINESS**

The current legislation of Ukraine does not contain a definition of illegal entrepreneurial activity. At the same time, its absence does not play a significant role, because any action or inaction that contradicts the norms of legislation in the field of entrepreneurship is illegal. One of the varieties is conducting entrepreneurial activity without state registration. Unfortunately, along with the number of subjects who express a desire to conduct the entrepreneurial activity, the number of offenders also increases, so we suggest analyzing this problem in more detail.

The Economic Code of Ukraine specifies that entrepreneurship must meet the following characteristics: 1) independence; 2) systematicity; 3) initiative, which comes directly from the subject who expressed a desire to become an entrepreneur; 4) activity at own risk. Entrepreneurship is carried out with the aim of obtaining profit, as well as achieving economic and social results (Article 42 of the Economic Code of Ukraine [6]).

Despite the fact that the legislation provides for the mandatory registration of any type of business activity (part two of Article 19 of the Economic Code of Ukraine), a considerable number of subjects conduct activities that, by all features, are entrepreneurship without state registration. Since today social networks occupy a significant part of our lives, a significant number of entities conduct entrepreneurial activity using social networks (Instagram, TikTok and Facebook), and delivery of goods is carried out using the services of "Ukrposhta" and "Nova post".

The reasons for conducting such activities in social networks without state registration include: 1) self-confidence of subjects regarding the lack of proper control by the state; 2) deliberate tax evasion in order to obtain more profit; 3) convenience because the social network platform does not require additional costs for hosting, it is enough to create a new account.

As for state control, the State Tax Service of Ukraine actively began to monitor the activities of entities and force them to "come out of the shadows." Thus, on October 5, the following information appeared on the official website of the Tax Service of Ukraine: "The Tax Service of Ukraine constantly receives information about the facts of systematic economic activity without state registration. All cases are investigated and checked by employees of tax authorities, and in case of confirmation of the provided information, appropriate response measures are taken, including tax audits" [5]. We see that state does not disclose the methods of obtaining such information, however, after analyzing the decision of the Khmelnytskyi District Administrative Court in case No. 560/2210/19 of October 31, 2019 and the decision of the Volyn District Administrative Court in case No. 140/403/19 of June 11, 2019, we managed to identify one of them.

The grounds for the inspection of the Tax Service of Ukraine of the plaintiffs were obtaining information about the implementation of economic activities without state registration [1], as well as obtaining information about money transfers through LLP "Post Finance" (modern name "Novapay") for the dispatch of postal cargo with the involvement of LLP "Nova Post" [2]. In order to receive confirmation that the subject receives income that he does not report to the Tax Service of Ukraine, the latter addresses a request to LLP Novapay. As noted by the tax consultant, Oleksandr Zarskiy, what exactly serves as a basis for sending such a request from the Tax Service of Ukraine is unknown, perhaps the applicant was a dissatisfied buyer or a competitor [3]. At the same time, we draw your attention to the fact that the subjects of primary financial monitoring include postal operators who provide financial payment services and/or postal transfer services and/or currency transaction services (paragraph 5, part two, article 6 of the Law "On Prevention and Counteraction to Legalisation (Laundering) of Criminal Proceeds, Terrorist Financing and Financing of Proliferation of Weapons of Mass Destruction") who is "Novapay", therefore today there is a high probability that such an applicant will be a postal operator.

Conducting business activities without state registration is grounds for prosecution under Art. 164 of the Code of Ukraine on administrative offences and the application of a sanction in the form of imposing a fine

from one thousand to two thousand non-taxable minimum incomes of citizens with confiscation of manufactured products, production tools, raw materials and money received as a result of the commission of this administrative offence, or without such, and the commission of such an offence within one year repeatedly or, if it is related to the receipt of large amounts of income, the amount of the fine will be from two thousand to five thousand non-taxable minimum incomes of citizens with mandatory confiscation [4].

Thus, providing of entrepreneurial activity without state registration is one of the types of illegal economic activity. Today, this type is realized with the help of social networks and postal services. Despite the self-confidence of the subjects, the state exercises control through the relevant bodies and systematically receives and/or requests information from other bodies, including from legal entities that provide their services for the delivery of goods, which allows effective detection of offenses and bringing to administrative responsibility according to Art. 164 of the Code of Ukraine on administrative offenses.

#### *Literature*

1. Рішення Хмельницького окружного адміністративного суду від 31 жовт. 2019 р. у справі № 560/2210/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85499332#> (last access: 29.10.2023).

2. Рішення Волинського окружного адміністративного суду від 11 чер. 2019 р. у справі № 140/403/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/82493278> (last access: 29.10.2023).

3. Податковий консультант. Податкова нарахувала майже 1 млн. грн фізособі, яка торгувала через Нову пошту. URL: <https://ukrpravo.biz/podatкова-narahuvala-mayzhe-1-mln-grn-fizosobi-yaka-torguvala-cherez-novu-poshtu.html> (last access: 29.10.2023).

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 груд. 1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#n1469> (last access: 29.10.2023).

5. Державна податкова служба України. Для провадження господарської діяльності обов'язкова державна реєстрація суб'єкта господарювання. URL: <https://tax.gov.ua/media-tsentr/novini/716257.html> (last access: 29.10.2023).

6. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (last access: 29.10.2023).

**Хомусько Є.М.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Тімуш І.С., д.ю.н., професор

## **ПРОБЛЕМИ УКЛАДЕННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ ДОГОВОРІВ**

Інститут господарських договорів у сучасній юриспруденції та юридичній практиці зустрічається досить часто, проте не варто зневажати наявність у ньому великої кількості колізій та неточностей щодо їх укладення, які зумовлені недостатнім рівнем господарсько-правового регулювання.

У першу чергу варто зазначити, що поняття господарський договір досить широко використовується у юридичній літературі та господарській практиці, але чинне законодавство не містить даного визначення. На підставі аналізу господарських правовідносин, а також змісту і особливостей господарських договорів, визначених в Господарському кодексі України (далі – ГК України), можна сформулювати поняття господарського договору [1].

Господарський договір – засноване на угоді сторін і зафіксоване у встановленій законом формі зобов'язальне правовідношення між суб'єктами господарювання та негосподарюючими суб'єктами – юридичними особами, змістом якого є взаємні права й обов'язки сторін у сфері господарювання [2, с. 145].

Укладення господарського договору – це зустрічні договірно-процедурні дії двох або більше суб'єктів господарювання стосовно створення умов договору, які відповідають їх реальним намірам та економічним інтересам, а також юридичне оформлення договору як правового акта.

Єдиного способу укладення господарського договору не існує, оскільки сфера господарювання є достатньо складною через наявність таких явищ: багатоманітність господарських договорів; різноманітність підстав їх укладення; складність визначення оптимального виконавця чи покупця; вимоги застосування певних процедур укладення господарського договору, передбачених законом або міжнародними договорами України тощо [3, с. 36-39].

Варто звернути увагу на те, що існує традиційна процедура укладення господарського договору: складання проекту договору, протоколу розбіжностей і безпосереднє врегулювання розбіжностей. На кожній із цих стадій процес укладення договору вважається завершеним, якщо сторони дійшли згоди за всіма його

істотними умовами. Проте законодавець уніфікував загальний підхід до укладення цивільно-правового та господарського договору шляхом застосування оферти та акцепту.

Щодо господарського договору діє загальне правило, відповідно до якого він повинен бути укладений у письмовій формі і підписаний уповноваженими на те особами. Законодавством передбачена можливість сторонам обирати один із видів письмової форми укладення договору, а саме: повну письмову форму або спрощену письмову форму, яку використовують у випадках, коли договір укладається шляхом обміну документами, що здійснюється поштою, телефонним та іншим зв'язком [1].

Господарський договір вважається укладеним, якщо між сторонами у передбачених законом порядку та формі досягнуто згоди щодо усіх його істотних умов, тобто умов, визнаних такими за законом чи необхідних для договорів даного виду, а також умов, щодо яких на вимогу однієї із сторін має бути досягнута згода. Згідно з ч. 3 ст. 180 ГК України під час укладення господарського договору сторони зобов'язані в будь-якому разі погодити предмет, ціну та строк дії договору [1].

Сьогодні не існує стандартної моделі договору, що визначала б положення, які мають міститись у ньому, через що у сторін укладення договору може виникнути ряд проблем, таких як відсутність прописаних прав та обов'язків сторін у договорі, що у процесі співпраці може призвести до несприятливих наслідків. Доцільним було б передбачити обов'язкову наявність у господарських договорах таких розділів, як: предмет договору, права та обов'язки сторін, ціна договору та порядок розрахунків (якщо договір платний), умови приймання-передачі, порядок вирішення суперечок, форс-мажорні обставини, відповідальність сторін, умови розірвання договору, строк дії договору та прикінцеві положення.

Крім того, варто звернути увагу на електронну форму укладення господарських договорів, оскільки вона також містить обов'язкові умови до договору [4].

Отже, укладення господарських договорів, незалежно від обраних для цього способів і форм, все ж потребує законодавчого закріплення певних уніфікованих вимог до самого договору.

#### *Література*

1. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV: станом на 8 жовт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 28.10.2023).

2. Гаврилішин А., Ошурко С. Загальні положення про господарські

договори в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного Університету*. 2014. Т. 2, № 24. С. 144–147.

3. Ніколенко Л., Лагуткіна Г. Особливості господарського договору як підстави виникнення господарських зобов'язань. *Право України*. 2009. № 6. С. 36–39.

4. Про електронну комерцію: Закон України від 03 вер. 2015 р. № 675-VIII: станом на 19 листоп. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/675-19#Text> (дата звернення: 28.10.2023).

UDC 347.8 (043.2)

**Shakal D.V.**, getter of the first (bachelor)  
higher education level,  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine  
Scientific supervisor: Khotsianovska N.F., Senior Lecturer

## **LEGAL STATUS OF THE AIRPORT ACCORDING TO THE LEGISLATION OF UKRAINE**

The development of the air transport system becomes not only a necessary condition for the implementation of the innovative model of economic growth of countries, but also a factor in improving the quality of life of the population and the competitiveness of the national economy. Airports as part of the transport system are the most important component of local, national and regional infrastructure.

For the reliable functioning of international air transport, a worldwide network of airports is needed, which ensures safety, regularity of air traffic, and the quality of ground service for air transportation. The airport network is the most important component of the world air transport system. Airports are strategically and socially significant state objects [1].

The establishment and liquidation of an airport, as well as the organizational form in which it carries out its activities, are determined by the legislation of the country on whose territory the airport is located.

In order to thoroughly investigate the topic of the legal status of the airport in Ukraine, it should be referred to the relevant legal acts. The basic categories of aviation activity and their definitions are provided in Article 1 of the 2011 PKU. Such types can be activities for the transportation of passengers, luggage, mail, the provision of air navigation services, the performance of repair work with aircraft, etc.

The legal status in the field of aviation in Ukraine is regulated by a number of normative acts, which include laws, resolutions, orders and other regulatory documents. The main normative acts are the following:

Law of Ukraine On the State Program of Aviation Safety of Civil Aviation of March 21, 2017; Order of the State Aviation Service of Ukraine on Approval of the Aviation Rules of Ukraine dated June 7, 2019; Order of the State Service of Ukraine for Supervision of Aviation Safety of the Ministry of Defense of Ukraine On Approval of the Rules for Granting Permits to Operators for Departures from and Arrivals at Ukrainian Airports; Air Code of Ukraine; Order of the State Service of Ukraine for Supervision of Aviation Safety On Approval of Airport Certification Rules of June 13, 2006.

The above-mentioned acts regulate various aspects of activity in the field of civil aviation of Ukraine, including the protection of public order at airfields, establishment of air traffic rules, operation of aircraft and legal status of the airfield.

According to the Air Code of Ukraine, an airport is a complex of facilities intended for the reception and departure of aircraft, air transportation services, maintenance work and has an airfield, an air terminal, other ground facilities and the necessary equipment for such purposes. An aerodrome, in turn, is a defined area of the land, water surface, including any buildings, structures and equipment, intended in whole or in part for the departure, arrival, parking and movement of aircraft on such a surface [2].

Besed on the order of the State Service of Ukraine for Supervision of Aviation Safety of the Ministry of Defense of Ukraine, it is possible to determine the types of airports in Ukraine and their powers:

- international airport - an airport designated for the reception and departure of aircraft that perform international flights and in which customs, border, sanitary and quarantine control, aviation security control and other types of mandatory control are carried out;

- domestic airport - an airport designated by the state to serve aircraft that perform flights only on the territory of this state;

- airport of departure - the airport from which, in accordance with the air transportation contract, the transportation of passengers, baggage, cargo or mail begins;

- destination airport - the airport at which, according to the air transportation contract, the transportation of passengers, baggage, cargo or mail must be completed;

- intermediate airport - an airport at which, according to the flight schedule, a transit landing of the aircraft is provided [3].

To ensure the safety of flights and the functioning of aviation, it is necessary to assess and confirm the airport's compliance with established standards and requirements. This process is called certification and has the following aspects:

– The compliance of the subject of airport activity (hereinafter SAD) with the requirements of regulatory and regulatory and technical documents is assessed;

– The compliance of the Applicant's documents is assessed by comparing the content of the company's founding, licensing and contractual documents, the structure, functions of structural divisions with the requirements of legislation and regulatory documents;

– The conformity of the SAD work technology is evaluated and personnel evaluation is carried out by studying the staffing schedule of the SAD;

– Assessment of conformity of buildings and structures is carried out by inspection;

– Means of mechanization, special machines and production equipment are examined.

Based on the results of the certification survey, the head of the State Aviation Service of Ukraine makes a decision to issue the Certificate [4].

So, an airport is a facility designed for sending, receiving and servicing aircraft, which has its components as an airfield and an air terminal. Airports, by order of the State Service of Ukraine for Supervision of Aviation Safety of the Ministry of Defense of Ukraine, are divided into different types with appropriate powers. After all, for the legal functioning of the object, certification must take place, where its safety and operation will be verified. Only after the issuance of the Certificate can the airport fully perform its functions.

#### *Literature*

1. Регулювання діяльності аеропортів: світовий досвід. URL: <http://apir.iir.edu.ua/index.php/apmv/article/download/2419/2152/> (last access: 29.10.2023).

2. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17?find=1&text=%D0%90%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%BC#w1\\_1](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17?find=1&text=%D0%90%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%BC#w1_1) (дата звернення: 29.10.2023).

3. Про затвердження Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, Міністерства оборони України від 28 лист. 2005 р. № 897/703. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1572-05#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

4. Про затвердження Правил сертифікації аеропортів: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13 чер. 2006 р. № 407. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/RE12614?an=220> (дата звернення: 29.10.2023).



**Шарко А.М.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Тімуш І.С., д.ю.н., професор

## **МЕДІАЦІЯ У ВИРІШЕННІ ГОСПОДАРСЬКИХ СПОРІВ**

Сучасне господарське середовище вимагає інноваційних та раціональних методів вирішення конфліктів, що виникають у контексті підприємницької діяльності. Господарські суперечки та судові справи є невід'ємною частиною сучасного бізнесу, але традиційні методи їх розв'язання часто виявляються витратними, часом та ресурсами.

Медіація, як альтернативний метод вирішення господарських спорів, стає об'єктом зростаючого інтересу як серед дослідників, так і серед практикуючих юристів та підприємців. Ця тема стає ключовою у контексті розбудови суспільства, де забезпечення справедливості та шляхи її досягнення стають головними завданнями для господарського розвитку.

Слово «медіація» прийшло до нас із латинської мови (*medlatlo* означає «посередництво»). У міжнародному праві медіація означає посередництво третьої, незацікавленої держави у міжнародному спорі суб'єктів міжнародного права; у приватному праві це один із альтернативних (позасудових) методів вирішення конфліктів, згідно з якими незацікавлений посередник (медіатор) допомагає сторонам досягнути шляхом переговорів добровільної і взаємовигідної угоди [1, с. 24].

Відповідно ж до Закону України «Про медіацію», який прийнято 16.11.2021 р., медіація визначається як позасудова добровільна, конфіденційна, структурована процедура, під час якої сторони за допомогою медіатора (медіаторів) намагаються запобігти виникненню або врегулювати конфлікт (спір) шляхом переговорів [2]. Виходячи із положень ст. 3 Закону, його дія поширюється, зокрема, на суспільні відносини, пов'язані з проведенням медіації з метою запобігання виникненню господарських конфліктів (спорів) у майбутньому або їх врегулювання.

Що стосується вирішення господарських спорів, то, враховуючи світовий досвід та реалії національного законодавства й правозастосування, за допомогою медіації вже сьогодні можна вирішувати такі господарські спори, як: спори, що виникають між

суб'єктами господарювання при укладанні, зміні, розірванні і виконанні господарських договорів; корпоративні спори; земельні спори, що виникають із земельних відносин, в яких беруть участь суб'єкти господарської діяльності, за винятком тих, що віднесено до компетенції адміністративних судів тощо. Важливе значення при зверненні до медіації має саме можливість досягнення сторонами конфлікту взаємної згоди. При цьому питання можливості вирішення за допомогою медіації публічно-правових спорів, що виникають із господарських правовідносин, є дискусійним у правовій науці.

Медіація у господарських спорах передбачає участь нейтрального посередника, який допомагає сторонам досягнути домовленості, замість того, щоб покладатися на довгі та витратні судові процеси. Цей підхід дозволяє сторонам активно брати участь у вирішенні своїх конфліктів та забезпечує більш ефективний результат.

Медіація адаптується до потреб і специфіки кожного конкретного спору. Вона може бути застосована в різних сферах господарської діяльності, від корпоративних конфліктів до суперечок між партнерами та клієнтами. Дозволяє уникнути довгих та витратних судових процедур. Спрощення процесу та більш швидке вирішення спору дозволяє сторонам зосередитися на своїй господарській діяльності.

До того ж, як зазначають окремі дослідники, що судова практика свідчить про завантаженість судів, процес вирішення спору стає зтяжним, що часто робиться навмисно. Послуги кваліфікованих юристів є надто вартісними, вони стають недоступними для громадян. Та і механізм примусового виконання рішень часто не спрацьовує, особливо коли боржники не бажають виконувати вимоги суду. Проблеми судочинства пов'язують також і з недоліками бюджетного фінансування. У сукупності перераховані вище проблеми спонукають до пошуку нових способів вирішення конфліктів. Альтернативні способи дозволяють використовувати додаткові, більш гнучкі, такі, що будуть підходити обом сторонам методи подолання суперечностей. Ці способи є додатковою гарантією реалізації конституційного права на вибір адекватного та зручного шляху вирішення спору з метою захисту прав та законних інтересів [3, с. 78].

У свою чергу, після обговорення і розгляду всіх питань, сторони можуть досягти спільного рішення. Медіатор допомагає створити письмову угоду, яка включає в себе умови та зобов'язання сторін. Ця угода відображає відповідності інтересів сторін. Після укладення угоди, сторони зобов'язані виконувати її умови. Медіатор може

допомагати в контролі за виконанням угоди та вирішенні будь-яких питань, що виникають під час її реалізації. Після укладення угоди та виконання її умов, процес медіації завершується. Медіатор може надати сторонам копії угоди та завершувальний звіт для документації.

Звісно, не завжди медіація призводить до укладення угоди, і є ситуації, коли це не можливо через незалежні причини. Однак у багатьох випадках медіація допомагає сторонам знайти спільну мову та досягти взаємовигідної угоди, яка задовольняє їхні потреби та інтереси.

Отже, медіація є важливим інструментом для вирішення господарських спорів. Вона дозволяє зменшити витрати та час, пов'язаний із судовим процесом, і сприяє підтримці конструктивних відносин між сторонами. Учасники господарських відносин, які використовують медіацію для розв'язання конфліктів, мають можливість досягти більш стійких та спроможних рішень, що сприяє подальшому акцентуванню уваги на здійсненні господарської діяльності.

#### *Література*

1. Канарик Ю.С., Костюченко А.М. Медіація як спосіб вирішення господарських спорів. *Держава та регіони. Серія: Право*. 2017. № 4(58). С. 24-27.

2. Про медіацію: Закон України від 16 лист. 2021 р. № 1875-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1875-20#Text> (дата звернення: 29.10.2023).

3. Шевчук О., Теслюк І. Особливості розвитку та застосування альтернативних способів вирішення спорів суб'єктів господарювання в Україні. *Актуальні проблеми правознавства*. 2018. Вип. 3(15). С. 77-81.

**Шепетько А.Л.**, здобувачка вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Нецька Л.С., к.ю.н., доцент

## **ЛІЦЕНЗУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ**

Ліцензування – процедура видання, переоформлення й анулювання ліцензій, видача дублікатів ліцензій, ведення ліцензійних справ та ліцензійних реєстрів, контроль за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов, видача розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов, а також розпоряджень про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування.

Згідно зі ст. 1 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», ліцензія – право суб'єкта господарювання на провадження виду господарської діяльності або частини виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню [1].

Суб'єктами відносин, що виникають у сфері ліцензування, є, з одного боку, суб'єкт господарювання, а з іншого – орган ліцензування.

Суб'єкт господарювання (здобувач ліцензії) у цьому випадку є зареєстрованою в установленому законодавством порядку юридичною особою незалежно від її організаційно-правової форми та форми власності, яка здійснює господарську діяльність, окрім органів державної влади й органів місцевого самоврядування, а також фізичною особою – суб'єктом підприємницької діяльності, що має намір провадити певний вид господарської діяльності, яка ліцензується [2, 231].

Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності» встановлено 32 види господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню. Сюди ж належить і група відносин, пов'язаних з наданням послуг перевезень пасажирів і вантажів повітряним транспортом.

Відповідно до статті 5 Повітряного кодексу України шляхом ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або небезпечних вантажів, небезпечних відходів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам, уповноважений орган з питань цивільної авіації реалізує державну політику і

стратегію розвитку авіації України та здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації за такими напрямками:

1) здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;

2) створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення;

3) організація використання повітряного простору України [3].

Відповідно до статті 8 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту запроваджується з метою забезпечення безпеки і надійності роботи авіаційного транспорту, обмеження монополізму та розвитку конкуренції, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту [4].

Повітряний кодекс України визначає, що авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів за плату та/або за наймом, повинен мати ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або небезпечного вантажу, небезпечних відходів повітряним транспортом, яка видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації згідно із законодавством України.

Згідно з Положенням про Державну авіаційну службу України, саме Державіаслужба України здійснює сертифікацію, схвалення та реєстрацію об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та ліцензування їх діяльності, а також ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезень пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом.

Проте, наявність ліцензії не означає, що авіаційний перевізник має право доступу до певних повітряних ліній або ринків. З метою набуття права доступу до певних повітряних ліній або ринків авіаперевізник повинен отримати від уповноваженого органу з питань цивільної авіації відповідний документ на право експлуатації певної повітряної лінії [3].

Правопорушення у сфері ліцензування господарської діяльності зумовлюють анулювання ліцензії. Анулювання ліцензії - позбавлення ліцензіата органом ліцензування права на проведення певного виду господарської діяльності.

За порушення законодавства у сфері ліцензування посадові особи органу ліцензування також можуть бути притягнені до

адміністративної, матеріальної або дисциплінарної відповідальності [1].

Отже, в Україні діють законодавчі акти, які встановлюють правила та умови ліцензування господарської діяльності в авіаційній сфері. У тому числі, це Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності», Положення про Державну авіаційну службу України, Повітряний кодекс України та інші.

Ліцензування – це необхідна процедура в галузі авіації, зокрема для забезпечення безпеки польотів та забезпечення виконання стандартів безпеки в цій сфері.

#### *Література*

1. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 02 бер. 2015 р. № 222-VIII: станом на 14 жовт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text> (дата звернення: 24.10.2023).

2. Смолин Г.В., Туркот О.А., Хомко Л.В. Господарське право України. Львів, 2017. 483 с.

3. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI: станом на 21 жовт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 24.10.2023).

4. Про транспорт: Закон України від 10 лист. 1994 р. № 232/94-ВР: станом на 28 квіт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text> (дата звернення: 24.10.2023).

УДК 346 (043.2)

**Якименко П.П.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Нецька Л.С., к.ю.н., доцент

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Безпрецедентне для років незалежної України введення воєнного стану та складність підтримки економічного розвитку в умовах жорстокої війни зумовлюють пошуки нових механізмів організації державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, які будуть не лише адаптивними до сьогоденних реалій, але й ефективними в контексті підтримки міжнародних торговельних відносин, максимізації доходів держави, збереження бізнес-

активності, а також пошуку нових ринків для збуту вітчизняної продукції і послуг. Регулювання ЗЕД являє собою комплекс заходів щодо включення вітчизняної економічної системи у структуру світового ринку і глобальної економіки за умов збереження високої цінності державних інтересів та економічної безпеки. Проте війна як чинник, що зумовлює застосування сукупності обмежень для функціонування національного господарства, змінює і практику організації ЗЕД, і основи управління зовнішньоекономічними зв'язками.

Воєнний стан є специфічним правовим режимом, в умовах якого не всі ринкові інструменти впливу на ЗЕД є доцільними та ефективними. Основою регуляторного механізму стають правові важелі впливу. Так, ще у 2015 році було прийнято Закон України «Про правовий режим воєнного стану» [1], який не містить якихось прямих обмежень чи заборон експорту та імпорту на період воєнного стану. Власне, основним інструментом, необхідним для обмеження співпраці держав (в актуальний час такими є Україна та держава-агресор Російська Федерація), вважається ембарго. Так, ст. 9 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [2] визначає, що Верховна Рада України є найвищим органом, що здійснює державне регулювання ЗЕД, а тому має велику сукупність повноважень у зазначеній сфері, до яких належить: по-перше, прийняття рішень про застосування заходів у відповідь на дискримінаційні та/або недружні дії інших держав шляхом встановлення повного або часткового ембарго на торгівлю; по-друге, позбавлення режиму найбільшого сприяння або пільгового спеціального режиму. Окрім того, у ст. 29 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» передбачено, що у разі, якщо дискримінаційні та/або недружні дії щодо України застосовуються державою, визнаною Верховною Радою України державою-агресором та/або державою-окупантом, заходи у відповідь можуть застосовуватися за рішенням Кабінету Міністрів України (далі – КМУ) за спрощеною процедурою [2].

В умовах воєнного стану було прийнято такі документи, що не лише регулюють ЗЕД в Україні, а і сприяють підтримці експортно-імпоротної діяльності, наприклад, постанова КМУ № 314 від 18.03.2022 «Деякі питання забезпечення провадження господарської діяльності в умовах воєнного стану». Даний документ мав на меті спростити процедури отримання суб'єктами господарювання права на провадження окремих видів господарської діяльності; щодо організації ЗЕД. Так, постанова № 314 визначає обов'язковість отримання суб'єктом господарювання відповідної

ліцензії для проведення експортно-імпортних операцій [3]. Хоча певні аспекти вже були врегульовані постановою КМУ № 241 від 10.03.2022, зокрема встановлено, що до припинення чи скасування воєнного стану в Україні збір за видачу ліцензії на експорт/імпорт товарів не справляється [4].

Постанови КМУ № 207 від 05.03.2022, № 422 від 09.04.2022, № 549 від 07.05.2022 на час воєнного стану забороняють експорт вівса, гречки, солі, жита. Уряд запровадив нульову квоту для експорту мінеральних добрив [5]. Постанова Правління Національного банку України (далі – НБУ) від 24.02.2022 № 18 «Про роботу банківської системи в період запровадження воєнного стану» [6] врегулювала деякі питання розрахунків за операціями з експорту та імпорту товарів, зокрема встановивши граничні строки розрахунків тривалістю 180 календарних днів, що застосовувалися до операцій, здійснених з 05 квітня 2022 року. Проте у листопаді 2023 року Національний банк встановив на рівні 90 календарних днів граничні строки розрахунків за операціями з експорту товарів, що класифікуються за кодами згідно з УКТ ЗЕД: 1001, 1002, 1003, 1004, 1005, 1201, 1205, 1206 00, 1507, 1512, 1514, 2306 та здійснені із 11 листопада 2023 року.

Таким чином, Україна перебуває не просто у складних обставинах воєнного стану. Сьогоднішні тенденції можна визначити як динамічний, безпрецедентний занепад національної економіки. Такі події вимагають зміни інструментів управління економічними процесами, зокрема і зовнішньоекономічною діяльністю. Так, значних змін зазнали правові механізми регулювання ЗЕД, було прийнято сукупність нормативно-правових актів, які впорядковують експортно-імпорту діяльність господарюючих суб'єктів в умовах воєнного стану. Хоча актуальний стан ЗЕД в Україні є критичним, проте перспективи розвитку існують.

#### *Література*

1. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 трав. 2015 р. № 389-VIII. *Офіційний вісник України*. 2015. № 46. С. 13. С. 1449.
2. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16 квіт. 1991 р. № 959-XII. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1991. № 29. Ст. 377.
3. Деякі питання забезпечення провадження господарської діяльності в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 18 бер. 2022 р. № 314. *Офіційний вісник України*. 2022. № 26. С. 24. Ст. 1399.
4. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 18 травня 2005 р. № 362: постанова Кабінету Міністрів України від 10 бер. 2022 р. № 241. *Офіційний вісник України*. 2022. № 25. С. 385. Ст. 1324.



5. Про затвердження переліків товарів, експорт та імпорт яких підлягає ліцензуванню, та квот на 2022 рік: постанова Кабінету Міністрів України від 29 груд. 2021 р. № 1424. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. С. 238. Ст. 217.

6. Про роботу банківської системи в період запровадження воєнного стану: постанова Правління НБУ від 24 лют. 2022 р. № 18. *Офіційний вісник України*. 2022. № 19. С. 317. Ст. 1042.

**МАТЕРІАЛИ**  
**Всеукраїнської конференції здобувачів вищої освіти**  
**і молодих учених**

**«АЕРО-2023. ПОВІТРЯНЕ І КОСМІЧНЕ ПРАВО»**

*23 листопада 2023 року*

**Адреса:**

03058, Київ, проспект Любомира Гузара, 1  
Тел. (044) 406–70–35  
e-mail: [pravo@nau.edu.ua](mailto:pravo@nau.edu.ua)  
<http://www.law.nau.edu.ua/>

Підписано до друку 21.11.2023.  
Формат 60x 84/16. Гарнітура Times New Roman.  
Папір офсетний 70 г/м<sup>2</sup>. Друк електрографічний.  
Умов.-друк. арк. 27,09.  
Тираж 300 примірників. Замовлення № 11/23/2-1.



Віддруковано у видавничому центрі “Вектор”  
46018 м.Тернопіль, вул. Львівська, 12  
тел. (097) 988-53-23

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до  
державного реєстру видавців,  
виготівників і розповсюджувачів  
видавничої продукції  
серія ТР № 46 від 07 березня 2013 р.  
ФО Осадца Ю.В.