

Відповідно, на Стамбульському саміті 28-29 червня 2004 р. міністри оборони 15 країн підписали Меморандум про взаєморозуміння щодо забезпечення до 2005 року оперативних авіап перевезень великогабаритних вантажів за рахунок використання транспортних літаків Ан-124-100. Міністри оборони Болгарії і Румунії також підписали лист про наміри приєднатись до цього консорціуму. 23 січня 2006 р. 15 країн підписали контракт з фірмою "Ruslan SALIS GmbH", відділенням російської компанії "Волга-Дніпр", розташованим у Лейпцигу, до якого 23 березня 2006 р. приєдналась і Швеція.

Важливим для України є розвиток співробітництва з НАТО у сфері продовження реалізації спільного українсько-російського контракту з НАТО щодо перевезення вантажів 18-ти країн-членів Альянсу в рамках програми НАТО SALIS. Зазначимо, що основоположними документами у відносинах України з НАТО є Хартія про особливе партнерство між Україною та НАТО від 9 липня 1997 р. і Декларація про її доповнення від 21 серпня 2009 р. У Законі України "Про засади внутрішньої і зовнішньої політики" від 1 липня 2010 р. зафіксовано намір України як позаблокової європейської держави продовжувати конструктивне партнерство з НАТО. В свою чергу, готовність НАТО продовжувати та розвивати партнерство з Україною підтверджена у новій Стратегічній концепції Альянсу, прийнятій на Лісабонському саміті цієї організації 19-20 листопада 2010 р.

Отже, як бачимо, за останні роки поступово розпочався процес адаптації українського законодавства у сфері авіаційної галузі до європейських стандартів. Українська авіаційна влада спільно з експертами Європейського контролю (ЄК) розробили паспорт проекту "Забезпечення безпеки польотів в Україні", початок реалізації якого розпочато з січня 2007 року та який став першим проектом в Україні, що реалізовуватиметься у рамках технічної та експертної допомоги за програмою Європейського Союзу "TWINNING".

Завершився цей процес прийняттям нової редакції Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 року в якому знайшли своє правовове регулювання питання пов'язані з професійною підготовкою персоналу, забезпеченням організації та виконанням польотів, забезпеченням льотної придатності повітряних суден, формуванням корпоративної культури експлуатанта та інші базові положення використання повітряного космосу. Проте, в цілому, на рівні міжнародних нормативно-правових актів процес міжнародного співробітництва буде тривати і, відповідно, вдосконалюватимуться правові норми, що регулюють порядок здійснення авіаційних перевезень за участю України.

Література:

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс]: Законодавство України – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>. – Назва з екрану.

2. Про засади внутрішньої і зовнішньої політики: Закон України від 01.07.2010 р. №2411-VI [Електронний ресурс]: Законодавство України – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2411-17>. – Назва з екрану.

3. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 05.03.2008 р. № 506-р. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=506-2008-%F0>. – Назва з екрану.

4. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.

УДК 347.983

Білоус А.М.,

викладач,

Хмельницький інститут соціальних технологій,
Університет "Україна", м. Хмельницький

ПРАВОВИЙ СТАТУС СВИДКА В АДМІНІСТРАТИВНО-ДЕЛІКТНОМУ ПРОВАДЖЕННІ ЩОДО ПРАВОПОРУШЕНЬ, ЩО ВЧИНЯЮТЬСЯ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

Можна зауважити те, що серед учасників, які сприяють розгляду та вирішенню справи про адміністративне правопорушення, що вчиняються на повітряному транспорті, важливе місце займають свідки. Свідок залучається до розгляду справи з метою отримання від нього інформації, яка допомагає об'єктивно з'ясувати. Від наданої інформації свідком, даному органу адміністративно-деліктної юрисдикції, залежить обґрунтованість рішення, що приймається даним ним по справі і ця інформація є досить важливою. Особлива увага при з'ясуванні обставин справи звертається на чистоту головного джерела з доказів, що прямо чи побічно (в якості доказу) має вирішальне значення для винесення суддею рішення. Цей доказ є показанням свідків.

Важливість показань свідків обумовлена тією обставиною, що вони можуть містити відомості про факти предмета доказування, факти процесуального характеру, факти порушення режиму законності будь-ким

із суб'єктів адміністративного процесу. Вони також слугують єдиним способом пізнання певних обставин справи, коли вони документально не закріплені й активно використовуються поряд з іншими засобами доказування, надаючи велику перевагу іншим доказам і сприяючи з'ясуванню умов формування останніх.

Законодавче визначення поняття свідка адміністративно-деліктного процесу дає можливість для широкого сприйняття його процесуального статусу. На жаль, в адміністративно-деліктній науці переважає думка про вузьке розуміння його статусу. Так наприклад процесуальний статус свідка та його роль у провадженні у справах про адміністративні правопорушення, що вчиняються на повітряному транспорті, обумовлюється тим, що він залучається до участі у справі з метою повідомлення посадовій особі юрисдикційного органу відомих йому фактів, стосовно конкретного адміністративного правопорушення.

На мою думку важливим є зауважити те, що однією з форм участі свідка в провадженні в справах про адміністративні правопорушення є виклик свідка до органу, що здійснює провадження у справі. Ця форма участі свідка використовується досить рідко. Свідки викликаються і опитуються, а їхні пояснення фіксуються переважно тільки в тих справах у яких порушник оскаржує факт вчинення адміністративного правопорушення. КупАП не встановлює форми виклику свідка для участі в провадженні в справах про адміністративне правопорушення. Думається, що процесу подальшої уніфікації процесуальних документів слугувало б введення єдиної форми повістки, що направляється свідку і породжує його зобов'язання з'явитися до органу адміністративно-деліктної юрисдикції. На відміну від прав, деякі обов'язки свідка знайшли своє нормативне вираження в ст.272 КУпАП. Основним обов'язком свідка є дача правдивих пояснень, повідомлення всіх відомостей, відомих йому по даній справі, а також дача відповідей на поставлені питання.

У правовому регулюванні обов'язків свідка слід відзначити проблему забезпечення не тільки правдивості пояснень, але і самої участі його в провадженні. За винятком випадків виклику свідка до суду, коли його явка забезпечується засобами адміністративної відповідальності (ст.185-3 КпАП), змусити свідка належним чином виконати свої обов'язки практично неможливо. На мою думку, задля упередження цього слід передбачити адміністративну відповідальність: а) за злісне ухилення свідка від явки за викликом будь-якого суб'єкта адміністративно-деліктної юрисдикції; б) за відмову давати свідчення та повідомлення завідомо неправдивих свідчень. Практика встановлення такої

відповідальності існує в законодавстві Російської Федерації про адміністративні правопорушення (ст.17.9. КоАП Росії). Усе вищеперераховане дає підстави вважати, що правове положення свідка як учасника провадження у справах про адміністративні правопорушення потребує свого подальшого більш детального законодавчого регулювання, що покращить якість розгляду справ про адміністративні правопорушення та буде сприяти укріпленню законності.

Література:

1. Кони А.Ф. Собрание сочинений: в 8 т. / Анатолий Федорович Кони; [под общ. ред. В.Г. Базакова].– М.: Юридическая литература, 1967.–Т. 4.– 1967.– 544 с.
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР.– 1984 р.– № 51.– С. 1122.
3. Тищенко Н.М. Административно-процессуальный статус гражданина Украины: проблемы теории и пути его совершенствования / Николай Маркович Тищенко.– Харьков: Издательство "Право", 1998.– 268 с.
4. Повітряне право України : навчальний посібник / За заг. ред. д-ра ю.н. В. В. Костицького.– Дрогобич : Коло, 2011.
5. Малеев Ю.М. Міжнародне повітряне право: Питання теорії та практики. М., 2002.

УДК 347.823.213(043.2)

Любченко О.О.,
асистент,

Полтавський юридичний інститут,
Національний університет "Юридична академія
України ім. Я. Мудрого", м. Полтава

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

Повітряний транспорт в умовах сучасного світового розвитку займає важливе місце у сфері транспорту як в Україні, так і більшості країн світу завдяки свої основній перевазі – швидкості доставки пасажирів та вантажів на великі відстані. У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО, у травні 1993 року прийняла власний Повітряний Кодекс, котрий діє в редакції від 19 травня 2011 року, та стрімко встановила повітряні мости з багатьма країнами світу. Саме тому питання авіаційної безпеки