

лення, традиції поведінки у певної соціальної групи або спільноти людей, життєвий досвід, правова культура та свідомість.

Література:

1. Ярков В.В. Юридические факты в механизме реализации норм гражданского процессуального права : дис. на соиск. учен. степени докт. юрид. наук : спец. 12.00.03 – гражданское право; семейное право; гражданский процесс; международное частное право / Ярков Владимир Владимирович. – Екатеринбург, 1992. – 523 с.
2. Гордеев В.В. Поняття і зміст фактичного складу / В.В.Гордеев // Науковий вісник Чернівецького університету : Збірник наук. праць. Вип. 597: Правознавство. – Чернівці: ЧНУ, 2011. – С. 45-49.
3. Гордеев В.В. Юридичні факти : [міжнародна поліцейська енциклопедія : у 10 т.] / Гордеев В.В. – К. : Атіка. – 2011. – Т. 7. – Адміністративно-правове забезпечення поліцейської діяльності. – 1120 с.
4. Загальна теорія держави і права : Підручник для студентів юридичних спеціальностей вищих навчальних закладів / [М. В. Цвік, В. Д. Ткаченко, Л. Л. Богачова та ін.]; За ред. М. В. Цвіка, В. Д. Ткаченка, О. В. Петришина. – Харків : Право, 2002. – 432 с.
5. Коновалова В.О. Юридична психологія : Підручник / О.В. Коновалова, В.Ю. Шепітько. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Х. : Право, 2008. – 240 с.

УДК 342.95(043.2)

Мацелик Т.О.,

к.ю.н., завідувача кафедрою господарсько-правових дисциплін,
Національний університет державної податкової
служби України, м. Ірпінь

СУБ'ЄКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ: ВИЗНАЧЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ

Безпека польотів відіграє важливе значення, як інтегральна складова ефективного функціонування авіатранспортного комплексу. Досягнення при-йнятого рівня безпеки дозволяє зменшити соціально-економічні збитки від авіаційних подій та інцидентів, запобігти загибелі та травмуванню людей, пошкодженню авіаційних транспортних засобів та інфраструктури, руйнуванню або псуванню вантажів, затримкам в русі, забрудненню навколишнього природного середовища, підвищити конкурентоспроможність вітчизняних авіаперевізників тощо. Саме тому

питання адміністративно-правового статусу суб'єктів забезпечення безпеки польотів потребують ґрунтовного дослідження.

Визначаючи адміністративно-правовий статус суб'єктів забезпечення безпеки польотів, необхідно завжди враховувати саму природу галузі адміністративного права. Право як особливий регулятор суспільних відносин має досить складну природу. З одного боку, воно є утворенням суспільної свідомості, а з іншого – існує автономно, оскільки виступає для суб'єкта як загальнообов'язковий припис незалежно від його волі та бажання.

Тобто кожен суб'єкт через поширення на нього дії адміністративно-правових норм стає володарем визначеного комплексу прав і обов'язків.

Особа не може самотійно наділити себе правами й обов'язками, ставши суб'єктом адміністративного права, таким вона може бути визнана тільки відповідними нормами права. Як правильно зазначає професор В.К. Колпаков, що, крім інших особливостей, "претендент" набуває статусу суб'єкта адміністративного права тільки в тому випадку, якщо держава, використовуючи адміністративно-правові норми, робить його носієм (власником) прав і обов'язків, які реалізуються останнім у сфері публічного управління [1, с. 80].

Це підтверджує, що галузь права, з огляду на її зміст, дуже впливає на коло суб'єктів адміністративного права. Звідси випливає, що "претендент" на статус суб'єкта адміністративного права за своїми особливостями потенційно здатний бути носієм суб'єктивних прав і обов'язків у сфері публічного управління, адміністративних послуг, відповідальності публічної адміністрації за неправомірні дії або бездіяльність, у сфері притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності, відповідальності суб'єктів суспільства (індивідуальних і колективних) за порушення встановленого публічною адміністрацією порядку і правил.

У сфері забезпечення безпеки польотів основним суб'єктом, якому притаманні функції публічного управління та адміністративних послуг, є Державна авіаційна служба України, яка реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору; здійснює державний контроль та нагляд за безпекою цивільної авіації; забезпечує сертифікацію та реєстрацію об'єктів і суб'єктів цивільної авіації та ліцензування авіаційних перевезень. Особливості її адміністративно-правового статусу визначаються чинним положенням та низкою нормативно-правових актів як національного так і міжнародного значення, які діють у сфері повітряного права.

Література:

1. Колпаков В.К. Адміністративне право України : Підручник / В.К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.
2. Положення про Державну авіаційну службу України. – затверджене Указом Президента України від 06.04.2011 р. № 398/2011 // Урядовий кур'єр. – 2011. – № 73.
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393 – XII // Офіційний вісник України. – 2011. – № 46. – ст. 1881.

УДК 342.9

Сопілко І.М.,
к.ю.н., доцент,
директор Юридичного інституту,
Національний авіаційний університет, м.Київ

МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ

Унікальне географічне розташування на перехресті торгівельних шляхів потенційно дозволяє Україні отримувати більше переваг від глобалізації для забезпечення динамічного розвитку авіаційної галузі. Загалом, авіаційна галузь є однією з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якої забезпечує необхідні умови обороноздатності, національної безпеки, отримання фінансових надходжень до України від її використання. Тому, сьогодні, особливої уваги здобувають питання міжнародного співробітництва в галузі використання повітряного простору в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації такої діяльності як на національному, так і міжнародному рівні й обумовлює розробку технічних вимог до її функціонування.

Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 1944 року поклала початок формуванню міжнародного повітряного права – сукупності систематизованих правових норм, що регулюють діяльність міжнародної цивільної авіації та особливості становища національних фізичних і юридичних осіб, що займаються повітряними польотами, а також питання відповідальності цих осіб в зазначеній сфері. Цей документ є свого роду "Конституцією" для діяльності всіх авіаційних країн. Він встановлює принципи діяльності керівництва авіаційної галузі кожної країни-учасниці, принципи діяльності авіакомпаній, аеропортів, всіх учасників ринку авіап перевезень. Всі інші міжнародні документи, що застосовуються до міжнародної діяльності авіаційного транспорту,

тільки доповнюють Положення Чиказької Конвенції, конкретизують окремі її пункти та статті, надають роз'яснення для однозначного її трактування та тлумачення всіма членами світового авіаційного співтовариства.

Дана Конвенція була деталізована в ряді договорів чиказької системи: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 рік); Статут міжнародної організації цивільної авіації (Чикаго, 1944 рік); – Угода про транзит міжнародними повітряними лініями, "про дві свободи повітря" (Чикаго, 1944 рік); Про міжнародний повітряний транспорт, "про п'ять свобод повітря" (1944 рік); Договір про відкрите небо 1992 року. Відповідно до цих документів розроблені і застосовуються принципи міжнародного повітряного права: свободи польотів у міжнародному повітряному просторі; поваги суверенітету держави над її повітряним простором; визнання національності судна на основі його реєстрації; забезпечення безпеки міжнародних повітряних сполучень; захисту повітряних суден від актів незаконного втручання; відшкодування збитків, завданих повітряним суднам.

Детальний аналіз стану матеріально-технічної бази вітчизняних аеропортів міститься у Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року. У ній зазначається, що у більшості аеропортів аеродроми, аеродромні споруди та обладнання не відповідають вимогам, встановленим для належного обслуговування сучасних повітряних суден. Пасажирські термінали та інфраструктура аеропортів не в змозі забезпечити належне обслуговування пасажирів та повітряних перевізників. Лише частина аеропортів підтримує свою сертифікаційну придатність, але не має власних коштів для проведення в значних обсягах заходів з реконструкції та модернізації [2]. До цього слід додати, що в авіаційній галузі занадто повільно впроваджуються нові організаційні заходи та інструменти, спрямовані на активізацію міжнародних і внутрішніх перевезень пасажирів і вантажів [1]. Поряд з вищевказаним є і певні зрушення. Так, позитивно, що в рамках підготовки до Євро -2012 було проведено суттєві реконструкції матеріально-технічної бази в провідних аеропортах України, що вплине на якість авіаційних перевезень.

Так, ще в червні 2003 під час щорічного весняного засідання у Брюсселі року міністри оборони країн-членів НАТО підписали листи про наміри розвивати стратегічні авіаційні й морські перевезення. Лист про наміри щодо авіап перевезень підписали одинадцять країн: Канада, Чеська Республіка, Данія, Франція, Німеччина, Угорщина, Люксембург, Норвегія, Польща, Португалія і Туреччина.