

подальший напрямок розслідування, встановити всі обставини, що підлягають доказуванню у справі, сприяють усуненню слідчих помилок, тому, на мій погляд, доцільно було б на законодавчому рівні закріпити чіткий механізм діяльності прокурорів лише з нагляду, а й їх участі у проведенні розслідування злочинів саме в галузі повітряного транспорту. В таких нормативно-правових актах має бути приділена увага щодо суворого контролю прокурорами за виконанням слідчими їх наказів, оскільки як показує практика контроль здійснюється лише під час ознайомлення зі справою, яка потрапляє до них вже з остаточним рішенням. Як наслідок – ігнорування в ряді випадків слідчими вказівок прокурора, неусунення допущених помилок, неодноразове повернення кримінальних справ на додаткове розслідування, в результаті – порушення вимог всебічності, повноти та об'єктивності розслідування. Завдання прокурора тільки тоді буде дійсно виконано, коли він забезпечить виконання даних вказівок.

Детального вивчення вимагають протоколи очних ставок. Дослідження показало, що в ряді випадків очна ставка проводилася з такими недоліками, які перетворювали слідчу дію у формальний акт (5,8% справ із слідчими помилками). Слідчий лише фіксував протиріччя і не застосовував відповідних тактичних прийомів для їх подолання, дослідження причин. При виявленні випадків формального підходу необхідні вказівки про повторне та якісне проведення даної слідчої дії. Прокурор повинен вжити заходів до з'ясування причин неякісного проведення очних ставок: чи є такими причинами формальний пасивний підхід або невміння слідчого належним чином провести очну ставку, незнання тактичних прийомів, які можуть бути використані. В останньому випадку необхідно вирішити питання про доцільність участі прокурора в проведенні даної дії з метою надання допомоги слідчому, наочного демонстрування можливих прийомів або обговорити зі слідчим порядок проведення даної дії. На жаль, повноваження прокурора під час провадження розслідування впливають з діяльністю прокурора щодо здійснення загального нагляду, а тому, на мою думку, не знайшли належної правової регламентації. Під час провадження розслідування прокурор не приймає у ньому активної участі, обмежуючись лише присутністю під час виконання окремих дій.

Таким чином, можна зробити висновок, що доцільним було б провести правову регламентацію розслідування прокурорами злочинів на повітряному транспорті, тим самим забезпечивши ефективність та повноту, значно пришвидшити процес встановлення осіб, причетних до злочину.

У законодавстві України відсутня вказівка на участь прокурора у проведенні розслідування. На мою думку, участь прокурора у провадженні розслідування не повинна обмежуватись можливістю знайомитися з результатами такого розслідування. Для вирішення завдань прокурора під час здійснення загального нагляду, а також з метою підвищення якості розслідування транспортному прокурору повинно на законодавчому рівні забезпечуватись право безпосередньої участі у його провадженні. Більше того, цілком обгрунтованим було б надання прокурору повноважень щодо керівництва проведенням службового розслідування з усіма організаційно-правовими наслідками, які з цього випливають.

Література:

1. Конституція України// Відомості Верховної Ради(ВВР), 1996, № 30, ст. 141.
2. Закон України "Про прокуратуру"/Відомості Верховної Ради (ВВР), 1991, № 53, с. 793.
3. Сірко Б. Організація роботи транспортного прокурора зі здійснення нагляду за додержанням і застосуванням законів / Б. П. Сірко.– С.50-55.

УДК 344.7(043.2)

Маслоїд Б.П.,
студент,
Юридичний Інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Рощина І.О., к.ю.н.

ДЕЯКІ АСПЕКТИ (ПИТАННЯ) ВСТАНОВЛЕННЯ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ СУТНОСТІ ОБ'ЄКТИВНИХ ОЗНАК ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ.281 КК УКРАЇНИ "ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПОВІТРЯНИХ ПОЛЬОТІВ"

Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, що є частиною території України. Повітряним простором України є частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, в тому числі над її територіальними водами (територіальним морем). Існують авіаційні правила, які визначають і регулюють порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і екологічної безпеки. До таких правил належать:

- норми льотної придатності цивільних повітряних суден.
- правила реєстрації повітряних суден, аеродромів, повітряних трас і місцевих повітряних ліній.
- стандарти і нормативи у галузі охорони навколишнього природного середовища. і т. д.

До авіаційних правил також належать нормативні акти що регулюють:

- порядок будівництва, утримання і ремонту аеродромів і аеропортів.
- порядок підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації авіаційного персоналу.
- порядок організації, виконання і забезпечення польотів та ліцензування авіаційних робіт.
- Порядок використання повітряного простору України.
- Порядок здійснення нагляду і контролю за безпекою польотів.
- Порядок реалізації заходів щодо захисту авіації від актів незаконного втручання в її діяльність. і т. д. [1].

Ці правила та акти встановленні для забезпечення безпеки руху у повітряному транспорті. Виконання та додержання цих правил забезпечують належне та безпечне використання повітряних транспортів та польотів. Правила та акти повітряних польотів безпосередньо спрямовані на безпеку та охорону людського життя і здоров'я. Не додержання правил або їх не виконання тягне за собою відповідальність зазначену у ст. 281 ККУ.

Порушення правил повітряних польотів полягає у вчиненні дій, заборонених такими правилами, чи навпаки, у невиконанні дій, які належить вчинити відповідно до нормативно закріплених вимог. Зокрема, це вище перераховані правила та норми. Суспільна небезпечність цього злочину полягає в тому, що пілоти, які не є працівниками повітряного транспорту, під час польотів порушують правила і створюють загрозу для життя та здоров'я людей, настання ін. тяжких наслідків (ч.1 ст.281).

До повітряних суден, на яких може бути вчинено цей злочин, належать: літаки, вертольоти, дирижаблі, планери, які не підпорядковані військовим повітряним силам та органам цивільної авіації. Небезпека повинна загрожувати не будь-яким цінностям, а прямо названим в диспозиції ч. 2 ст. 281. Тобто порушення має бути таким, внаслідок якого можуть статися загибель людей або настати інші тяжкі наслідки (зокрема тяжкі тілесні ушкодження, завдання матеріальної шкоди)

Основним і безпосереднім об'єктом злочину є безпека руху на по-

вітряному транспорті. Його додатковим факультативним об'єктом можуть виступати життя та здоров'я особи, власність, довкілля ін. блага. Об'єктивна сторона злочину може бути виконана шляхом дії або без діяльності і полягає в порушенні правил безпеки польотів, яке створило небезпеку для життя людей або небезпеку настання тяжких наслідків. Оскільки заподіяння легкого тілесного ушкодження з необережності за загальним правилом не є кримінально караним, то реальне заподіяння такої шкоди внаслідок аварії на транспорті не тягне кримінальної відповідальності [2].

Порушення правил повітряних польотів зазначені не лише у чинному кримінальному законодавстві, наприклад конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1994р. теж передбачає відповідальність за порушення правил польотів. Відповідно до ст. 12 конвенції говорить: кожна договірна держава зобов'язується вживати заходів для забезпечення того, щоб кожне повітряне судно, яке здійснює політ або маневрує в межах її території, а також кожне повітряне судно, яке має її національний знак, де б те судно не знаходилося, чинних у данному місці правил і регламенту, що стосується польотів і маневрування повітряних суден. Кожна держава зобов'язується підтримувати максимально можливу однаковість своїх власних правил у цій галузі і правил, які встановлюються час від часу на підставі цієї конвенції [3].

Література:

1. Повітряний кодекс України.// Відомості Верховної Ради 2011, №22 ст. 274
2. Мельник М.І. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України.– 6-те вид., переробл. та доповн. / М.І. Мельник, М.І. Хавронюк.– К.: Юридична думка, 2009.– 1236 с.
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1994р.// Асамблея у Монреалі Організації цивільної авіації, 13.02.1948р. відповідно до положень пункту "а" ст. 94 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Пітюренко А.В.,

студентка,

Юридичний факультет,

Державний вищий навчальний заклад "Національний гірничий університет",

м. Дніпропетровськ

Науковий керівник: Лень В.В., к.ю.н., професор

ПИТАННЯ ВЗАЄМОДІЇ ПЕВНИХ СЛУЖБ, ПІДРОЗДІЛІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ З ПРОВООХОРОННИМИ ОРГАНАМИ ТА ОКРЕМИМИ ДЕРЖАВНИМИ ВІДОМСТВАМИ ЯК ЗАПОРУКА ЗАХИСТУ ПРАВ І СВОБОД ЛЮДИНИ І ГРОМАДЯНИНА

У цій статті автор аналізує взаємодію підрозділів авіаційної безпеки аеропортів з правоохоронними органами та окремими державними відомствами як важливий чинник захисту прав та свобод людини і громадянина при користуванні ними послугами авіакомпаній. До таких органів, вважаємо, необхідно віднести Державну авіаційну службу України, Державну митну службу України, Державну прикордонну службу України та органи внутрішніх справ.

Ст. 5 Повітряного кодексу України [1] покладає здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки на уповноважений орган з питань цивільної авіації. Таким органом є центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації, який утворюється та статус якого визначається Президентом України. З метою вжиття заходів до забезпечення безпеки авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації взаємодіє з правоохоронними органами на підставі ст. 19 Повітряного кодексу України.

Розглянемо механізм взаємодії уповноваженого органу з питань цивільної авіації з правоохоронними органами на основі Порядку дій посадових осіб органів охорони державного кордону, затверджений Наказом Адміністрації Державної прикордонної служби України від 29.08.2011р. № 627 [2].

У Порядку зазначено, що в аеропортах (на аеродромах), відкритих для міжнародного повітряного сполучення, основні функції, пов'язані з безпекою авіації покладаються на службу авіаційної безпеки. Посадові особи Державної прикордонної служби у своїй діяльності взаємодіють з: підрозділами митних органів щодо визначення місця розташування зон прикордонного і митного контролю; підтримання режиму в пунктах пропуску; визначення порядку дій у разі виявлення посадовими особа-

ми підрозділів охорони державного кордону порушення правил перетинання державного кордону або контрабанди та порушень митних правил тощо; підрозділами служби авіаційної безпеки щодо дотримання правил доступу та перебування осіб у контрольованих зонах аеропортів (аеродромів); порядку дій у разі виявлення зброї, вибухівки та інших небезпечних предметів; надання інформації про товари і транспортні засоби, не пропущені через державний кордон України тощо. Взаємодія здійснюється шляхом обміну офіцерами зв'язку; обміну інформацією; проведення спільних нарад тощо.

Для забезпечення всебічного захисту прав та свобод людини і громадянина створюється Комісія з розгляду справ про правопорушення в галузі цивільної авіації та порушення вимог законодавства на повітряному транспорті як постійно діючий дорадчий орган Державіаслужби. [3]

Для плідної протидії транснаціональній організованій злочинності в Україні діє Національне центральне бюро Інтерполу. [4] Робочий апарат Укрбюро Інтерполу є самостійним структурним підрозділом апарату Міністерства внутрішніх справ України на правах департаменту. Він є центром координації та забезпечення взаємодії правоохоронних та інших органів державної влади України з компетентними органами іноземних держав з питань, що належать до сфери діяльності Інтерполу та Європолу.

На виконання ст. 19 Повітряного кодексу України внесено проект Порядку взаємодії Державної авіаційної служби, Міністерства внутрішніх справ, Державної митної служби, Адміністрації Державної прикордонної служби та Міністерства оборони при запобіганні та припиненні протиправних дій в сфері цивільної авіації України. [5] Він визначає механізм такої взаємодії та регулює організацію спільних заходів вище перелічених органів. Норми цього Порядку перш за все направлені на припинення несанкціонованих польотів літальних апаратів "малої авіації" без інформативного забезпечення відповідних органів регулювання повітряного руху, з грубими порушеннями вимог законодавства України та нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації та порядок використання повітряного простору.

Підсумовуючи, можна зробити висновок, що за безпеку авіації, а отже, і за дотримання прав і свобод людини і громадянина при користуванні повітряним транспортом, відповідають декілька уповноважених органів: Державіаслужба, Держмитслужба, органи внутрішніх справ, Державна прикордонна служба. Тільки їхня злагоджена, цілеспрямована діяльність може призвести до позитивних результатів убезпечення польотів, підтримки законності і установлення правопорядку та гідного ставлення до пасажирів в цивільній авіації.

Література:

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI// *Голос України* від 18.06.2011 № 110.

2. Наказ Адміністрації Держкордонслужби від 29.08.2011 № 627 Про затвердження Порядку дій посадових осіб органів охорони державного кордону Державної прикордонної служби України щодо установа режиму в пунктах пропуску через державний кордон, здійснення контролю за його додержанням, а також організації і забезпечення взаємодії та координації контрольних органів і служб, що здійснюють різні види контролю або беруть участь у забезпеченні режиму в пунктах пропуску через державний кордон// *Офіційний вісник України* від 14.10.2011 № 77, стор. 49, стаття 2868, код акту 58470/2011

3. Наказ Державіаслужби України від 16.02.2012 № 121 Про створення Комісії з розгляду справ про правопорушення у галузі цивільної авіації та порушення вимог законодавства на повітряному транспорті

4. Постанова КМУ від 25.03.1993 № 220 Про Національне центральне бюро Інтерполу

5. Проект Порядку взаємодії Державної авіаційної служби, Міністерства внутрішніх справ, Державної митної служби, Адміністрації Державної прикордонної служби та Міністерства оборони при запобіганні та припиненні протиправних дій в сфері цивільної авіації України (з сайту Державіаслужби)

УДК УДК 343.97 (477)

Потапова К.В.,

студентка,

Юридичний факультет

Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара,

м. Дніпропетровськ

Науковий керівник: Юзікова Н.С., к.ю.н., доцент

ПРО ДЕЯКІ ПИТАННЯ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ УКРАЇНИ ТА РФ: ПОРІВНЯЛЬНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ

На сучасному етапі суспільного розвитку безпека польотів на повітряному транспорті є невід'ємною гарантією захисту життя та здоров'я громадян, що забезпечується та гарантується державою. Державне регулювання авіації та використання повітряного простору України здійснюється на підставі правового базису, яким виступає чинний Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 р.

В Україні відповідальним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації, є Державна авіаційна служба України. [1] Функціонально важливим структурним підрозділом в межах ДАС є Департамент стандартів безпеки польотів, який надає особливу форму звітності – інформаційні бюлетені про стан безпеки польотів з цивільними ПС України кожного місяця, де окремою графою вказано: авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України, загальна кількість надзвичайних подій, пошкоджень ПС на землі, події з іноземними ПС, що сталися в Україні та події з приватними ПС, детально розписані аварії та інциденти, також надані рекомендації з удосконалення безпеки польотів та перелік превентивних заходів та практичних пропозицій щодо підвищення кваліфікації авіаперсоналу. [3]

Для забезпечення безпеки польотів вітчизняним повітряним законодавством також передбачено обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації в Україні, що здійснюється страховиками-резидентами на підставі отриманої у законному порядку ліцензії (ч.2 ст.117 ПК України). [2]

Не дивлячись на розвинену нормативну базу з безпеки польотів та чітко окреслену компетенцію відповідальних державних органів, питання юридичної відповідальності фізичних та юридичних осіб за порушення законодавства в галузі цивільної авіації залишається неврегульованим, адже передбачені фінансові санкції (від 300 – 8000 неоподаткованих мінімумів доходів громадян), на нашу думку, є досить м'якими. Така різка невідповідність між встановленими фінансовими санкціями та масштабами можливих наслідків невиконання умов безпеки польотів – є основною прогалиною повітряного законодавства України, що потребує встановлення, скоріше, не адміністративної, а кримінальної відповідальності.

Якщо ми подивимося на Російську Федерацію, то можна побачити, що безпека польотів та її законодавчо-практичне забезпечення на федеральному рівні знаходиться на більш високому рівні, ніж в Україні. Нормативну базу регулювання безпеки польотів в РФ становить Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, чинний ПК, який був прийнятий ще у 1997 році, підзаконні НПА та Державна програма забезпечення безпеки польотів повітряних судів цивільної авіації, затверджена розпорядженням уряду РФ 06.05.2008 року. [4]

Питання юридичної відповідальності авіаперевізників в РФ регулюються як ПК РФ безпосередньо (Глава XVII ПК РФ), так і за допомогою бланкетних норм. При цьому, розміри грошової компенсації при порушенні норм безпеки польотів авіаперевізником в РФ колосальні: п.1.2.

ст.117 ПК РФ закріплює обов'язок перевізника забезпечити виплату компенсації в рахунок покриття заподіяної при повітряному перевезенні здоров'ю пасажирів повітряного судна шкоди, в розмірі, що встановлюється в залежності від характеру та ступеня тяжкості ушкодження здоров'я у відповідності з нормативами, встановленими Урядом РФ, при цьому, розмір вказаної компенсації не повинен перевищувати 2 млн. рублів, що виплачується авіаперевізником кожній потерпілій особі персонально. [6]

Важливою передумовою для удосконалення санкцій за порушення правил авіаційної безпеки в РФ став той факт, що у жовтні 2010 р. у Раді Федерації пройшов ряд робочих нарад з метою усунення недоліків законопроекту "Про державний контроль (нагляд) у сфері забезпечення безпеки польотів в авіації Російської Федерації". Результат перегляду відповідних норм був позитивним: законопроектом була виправлена ситуація, коли авіаційний персонал та інші особи не несуть ніякої цивільної, адміністративної чи кримінальної відповідальності за невиконання вимог федеральних авіаційних правил або інших нормативних правових актів федеральних органів виконавчої влади, що здійснюють регулювання діяльності в галузі авіації (а це фактично є злочином)[5].

У якості висновку зазначимо, що безпека польотів в контексті вітчизняного українського законодавства потребує, на нашу думку, удосконалення системи юридичної відповідальності цивільного перевізника шляхом заміни адміністративних штрафів на кримінально-правові санкції для відповідальних за забезпечення безпеки польотів суб'єктів. Крім того, доцільним буде орієнтація на повітряне законодавство РФ в аспекті встановлення високих розмірів грошової компенсації за заподіяння авіаперевізником шкоди життю та здоров'ю пасажирів, що буде мати значний попереджувальний вплив.

Література:

1. Державна авіаційна служба України [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://www.avia.gov.ua/documents/derzh_ukr/23103.html
2. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 р.// Відомості Верховної Ради України. 2011. № 3393-VI
3. Цивільна авіація України. //Інформаційно-довідковий сайт "Україна": [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://proukraine.net.ua/transport/aviation/aviation.htm>
4. Государственная программа обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации от 06.05.2008 №641-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ato.ru>

5. Семенченко І.В. О безопасности полетов в России. [Електронний ресурс] / Режим доступу: www.arms-expo.ru – М.: Оружие России, 2011.

6. Воздушный Кодекс РФ от 19.03.1997 г. N 60-ФЗ. [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.consultant.ru/popular/air>

УДК 340.656(043.2)

Сенченко К.О.,

студентка,

юридичний факультет,

Чернігівський державний технологічний університет

Науковий керівник: Берднік І.В., к.ю.н.

НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ЗА КРИМІНАЛЬНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН

З розвитком транспорту збільшується потужність транспортних засобів та швидкість їх руху, що має важливе значення для розвитку суспільства. Проте це викликає і негативні явища, оскільки більш тяжкими стають наслідки транспортних аварій, в яких гинуть люди, матеріальні цінності. В структурі необережної злочинності переважають злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобілів і інших механічних транспортних засобів, які становлять близько 75% всіх необережних злочинів. За даними кримінологів злочинні порушення правил дорожнього руху становлять 7% від загального рівня злочинності в Україні, а питома вага діянь, що містять ознаки злочинів проти безпеки руху та експлуатації автотранспорту(ст. 286 КК України) від усіх дорожньо-транспортних пригод, становить 43, 5% [2, с.305-306]. А тому боротьба з транспортними злочинами в сучасних умовах набуває важливого значення, про що свідчить віднесення цих злочинів до самостійного розділу Особливої частини КК України.

Проблеми кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом за законодавством зарубіжних країн були предметом дослідження багатьох вчених, таких як, В.В. Віскунова, О.І. Коробєєва, В.А. Мисливого, Є.В. Фесенка М.І. Хавронюка та ін.

Метою цієї статті є дослідження кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом за законодавством зарубіжних країн.

Порівнюючи і аналізуючи норми про посягання на транспортні засоби в українському і зарубіжному кримінальному законодавстві, мож-

на прийти до висновку, що залежно від наявності або відсутності складів, що передбачають кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортних засобів, всі держави можна підрозділити на дві групи:

1) держави, кримінальні закони яких містять самостійні норми про за незаконне заволодіння автомобіля або іншого транспортного засобу.

2) держави, в яких самостійна норма про посягання на транспортні засоби відсутня. В Кримінальних кодексах цих країн такі діяння кваліфікуються як крадіжки.

До першої групи відносяться: Росія, Німеччина, Болгарія, Польща та ін.

У Кримінальному кодексі РФ передбачена ст. 166 – «неправомірне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети розкрадання».

У Кримінальному кодексі Болгарії існує ст. 346 – «Хто протизаконно вилучить з володіння іншої особи без його згоди чужий механічний транспортний засіб з наміром його використовувати...».

§ 209 Кримінального кодексу Чехії передбачає: «Неправомірне, умисне користування транспортним засобом, що належить іншій особі (без його згоди)».

«Особа, яка заволоділа автотранспортним засобом, з наміром тимчасово скористатися ним, або, особа, яка неправомірно тимчасово користується увіренім йому засобом».

Стаття 289 Кримінального кодексу Польщі містить наступну кримінально-правову норму: «Хто забирає з метою короткочасного користування чужий механічний засіб пересування, карається...».

Кримінальний кодекс Німеччини включає §. 248b, який передбачає відповідальність за «неправомочне використання транспортного засобу».

До групи держав, в яких дані діяння кваліфікуються як крадіжки, відноситься, наприклад, Франція.

У Великобританії будь яке використання транспортного засобу без дозволу власника або іншої уповноваженої особи розцінюється як замах на власність і кваліфікується як крадіжка.

Кримінальний кодекс Іспанії встановлює, що ст. 244 «Про викрадення і угон засобів пересування» відноситься до злочинів проти власності і соціально-економічного порядку, тобто, посягає на право власності [3, с. 113].

Порівнюючи законодавство України і низки зарубіжних країн є відмінності в змісті норм щодо заволодіння транспортними засобами. Кри-

мінальна відповідальність в українському законодавстві настає за незаконне заволодіння транспортним засобом вчинене умисно, з будь якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі.

Разом з тим, в таких країнах, як США (Штат Нью-Йорк), Болгарія та ін. існують самостійні норми, що передбачають кримінальну відповідальність за посягання на транспортні засоби, пов'язані з порушенням володіння без обов'язкового здійснення поїздки на машині. Так, в Кримінальному кодексі США штату Нью-Йорк міститься § 140.05 «Порушення володіння (trespass)», «Особа винна в порушенні володіння, якщо вона явно незаконно проникає в приміщення або на будь-який об'єкт, що є нерухомістю і залишається там».

«Під приміщенням в даній нормі розуміється сухопутний транспортний засіб, судно, що використовуються для нічлігу або для ведення там справ».

Стаття 346а Кримінального кодексу Болгарії містить норму, згідно якої, «хто протизаконно проникне до чужого механічного транспортного засобу без згоди власника, карається...»[1, с.78].

Приведені приклади свідчать про те, що в цих країнах до кримінальної відповідальності притягають за явно незаконне проникнення до транспортного засобу, тобто за сам факт, порушення володіння цим видом майна.

Такий підхід є достатньо правильним, оскільки сприяє повному захисту права власності на автомобіль або інший транспортний засіб. Тому притягнення до кримінальної відповідальності за сам факт проникнення в транспортний засіб сприятиме зміні відношення в суспільстві до права власності на цей вид рухомого майна, що допоможе досягти мети попередження, здійснення таких протиправних дій.

Література:

1. Жалинский А.Э., Костицкий М.В. Эффективность профилактики преступлений и криминологическая информация.– Львов: Вища шк., 1980.– 102 с.
2. Иванов Ю.Ф. Незаконное заволадіння транспортним засобом: кримінально-правовий та криминологічний аспекти : [практичний посібник] / Иванов Ю.В.– К.: Вид. ПАЛИВОДА А.В., 2008.– 108 с.
3. Иванов Ю.Ф. Посягання на транспортні засоби: причини та умови // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України.– 1998. № 4.– С. 113-118.

Солод В.Ю.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Рощина І.О., к.ю.н.

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ВСТАНОВЛЕННЯ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ СУТНОСТІ ОБ'ЄКТИВНИХ ОЗНАК ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 276 КК УКРАЇНИ "ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО, ВОДНОГО ЧИ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ"

В сучасних умовах розвитку суспільства транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях.

Україна має досить велику і розвинуту транспортну систему, зв'язану з багатьма країнами світу. Цю систему складають повітряний, морський, річковий, залізничний, автомобільний, магістрально-трубопровідний транспорт, метрополітени, розвинута сітка міського та позаміського електричного та різноманітного відомчого транспорту [1].

З розвитком транспорту збільшується потужність транспортних засобів та швидкість їх руху, що має важливе значення для розвитку суспільства. Проте це викликає і негативні явища, оскільки більш тяжкими стають наслідки транспортних аварій, в яких гинуть люди, знищуються матеріальні цінності.

Серед правових заходів у боротьбі зі злочинами на транспорті важливе значення має правильне застосування норм кримінального, кримінально-процесуального законодавства тощо.

Дослідженню об'єктивних ознак злочинів, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту присвятили свої праці такі вчені, як Б. Боровський, В. Василенко, М. Грінберг, Б. Даніельбек, П. Замосковцев та ін.

Однак, через невизначеність у поглядах вчених щодо об'єкту та об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 276 КК України, однією з головних проблем залишається точне встановлення їх об'єктивних ознак.

Як свідчить аналіз слідчої, судової та прокурорської практики, при застосуванні норми, передбаченої ст. 276 КК України трапляються помилки, які порушують принципи і завдання кримінального закону. Для

їх попередження важливе значення має узагальнення і вивчення практичного досвіду правоохоронних органів, використання рекомендацій судової практики Верховного Суду України, наукових досліджень фахівців з цієї проблеми.

Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту полягає у вчиненні дій, заборонених такими правилами, чи навпаки, у невиконанні дій, які належить вчинити відповідно до нормативне закріплених вимог. [2]

Наслідки у вигляді створення небезпеки для життя чи здоров'я людей або настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 276 КК) – це такі зміни в навколишньому світі, насамперед в технічному стані транспортних засобів та інших об'єктів транспортної інфраструктури, в обстановці руху (зокрема взаємному розташуванні транспортних засобів), в стані, в якому перебувають особи, що керують.

Створення небезпеки, як наслідок злочину, передбачає виникнення не абстрактної, а реальної можливості заподіяння шкоди.

Небезпека повинна загрожувати не будь-яким цінностям, а прямо названим в диспозиції ч. 1 ст. 276 КК. Тобто порушення має бути таким, внаслідок якого можуть статися загибель людей або настати інші тяжкі наслідки (зокрема тяжкі тілесні ушкодження, велика матеріальна шкода, перерва у роботі транспорту).

Оскільки заподіяння легкого тілесного ушкодження з необережності за загальним правилом не є кримінально караним, то реальне заподіяння такої шкоди внаслідок аварії на транспорті не тягне кримінальної відповідальності [3].

Прийнятний зв'язок між порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспортних засобів, а також недоброякісним ремонтом і передбаченими ст. 276 КК наслідками є тоді, коли дія або бездіяльність закономірно, з необхідністю потягли за собою настання наслідків.

Кваліфікуючими ознаками злочину є заподіяння ним: 1) потерпілому середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень; 2) великої матеріальної шкоди (ч. 2 ст. 276 КК), а особливо кваліфікуючою – загибель людей (ч. 3 ст. 276 КК).

Велику матеріальну шкоду становлять вартість знищених транспортних засобів чи витрати на ремонт пошкоджених тощо. Шкода для визнання її великою має бути, принаймні, не меншою, ніж шкода, визначена великою у КК стосовно злочинів проти власності, критерії якої закріплено в примітці 3 до ст. 185 (шкода, яка перевищує в 250 і більше разів неоподатковуваний мінімум доходів громадян на момент вчинення злочину).

На нашу думку вважаємо доречним висловлення пропозиції, спрямованої на внесення змін до ч. 1 ст. 276 КК України, там де вказується про "створення небезпеки для життя" Законодавцю необхідно або максимально конкретизувати та чітко визначити в законі те, які дії слід вважати "створенням небезпеки для життя або здоров'я людей", або взагалі декримінувати це діяння, передбачивши за його вчинення адміністративну відповідальність.

З метою покращення якості розкриття та розслідування злочинів даної категорії є доцільним вдосконалення та законодавче врегулювання відомчого контролю та прокурорського нагляду за додержанням законів у діяльності слідчого у вказаній категорії кримінальних справ.

Література:

1. Закон України "Про транспорт" від 10 листопада 1994 р. // Закони України. – Том 7. – К., 1997. – с. 393-405.
2. Мельник М.І. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. – 6-те вид., переробл. та доповн. / М.І. Мельник, М.І. Хавронюк. – К.: Юридична думка, 2010. – 1236 с.
3. Постанова Пленуму Верховного Суду України №7 від 23 грудня 2005 р. "Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті".

УДК 343.34(043.2)

Терещенко О.С.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Хорт І.В., старший викладач

ТЕРОРИСТИЧНИЙ АКТ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: МІЖНАРОДНІ АСПЕКТИ КРИМІНАЛЬНОГО ПРОВАДЖЕННЯ

Актуальність теми дослідження зумовлена необхідністю вивчення і узагальнення міжнародного досвіду притягнення до відповідальності за терористичний акт у галузі цивільної авіації, задля визначення прогалин у чинному законодавстві щодо цього виду злочинів. Цій проблематиці присвячені роботи відомих учених, таких як С. Хантінгтон, С. Хофф-

ман, серед українських учених – В. Антипенко, В. Крутов, В. Ліпкан, С. Телешун та ін.

В Англії дані справи розглядають суди: магістратські, Суд Корони, кримінальне відділення Апеляційного суду, Апеляційний комітет палати лордів. Якщо свідок, який з'явився, відмовляється давати показання, суддя має право взяти його під варту на тиждень. Засідання суду, на якому ведеться допит, закриті. Ця суперечка має бути вирішена судом – малим журі з 12 присяжних засідателів. [4, 152]

Після вибухів у лондонському метро в липні 2007 на обговорення в парламент Великобританії був висунутий законопроект, допускав:

- застосування катувань як методу допиту осіб, підозрюваних у причетності до терактів;
- спеціальне судочинство і таємне попереднє слідство;
- кримінальну відповідальність за будь-які форми "непрямого підбурювання" до екстремізму в усній, друкованій або електронній формі;
- ривале утримання під вартою підозрюваних в тероризмі;
- закриття культових закладів, використовуваних для розпалювання екстремістської діяльності.

Ці заходи отримали вкрай негативну оцінку з боку багатьох країн, однак виявилися ефективними в конкретних політичних умовах, а через 3 роки поправки були скасовані.

Щодо кримінального провадження в справах про терористичний акт в цивільній авіації в арабських країнах широко відомо не так багато. Об'єктивно дати оцінку заходам, вживаним там, можна тільки 'рунтуючись на аналізі законодавчої бази. Велика частина внутрішньої стратегічної інформації не надається розголосу – і це елемент національної політики. У минулому році Human Rights Watch опублікувала доповідь про внутрішню безпеку в Саудівській Аравії. Що стосується об'єктивних показників – чисельності затриманих за підозрою в тероризмі, строками їх утримання під вартою та іншим технічним моментам – Саудівська Аравія витримує досить високий європейський, можна навіть сказати демократичний рівень поваги до прав особистості. Проте залишається незрозумілим, що відбувається в тюрмах, реабілітаційних центрах та залах судових засідань цієї країни. [3, 64]

Провадження у кримінальній справі про терористичний акт в цивільній авіації у Франції відкривається з "поліцейської" стадії дізнання. Якщо в Україні дізнання визнається формою досудового розслідування, що завжди виникає за стадією порушення кримінальної справи, то у Франції традиційно існує інший підхід до дізнання. У кримінальному процесі даної країни, по-перше, немає поняття "попереднє розслідуван-

ня" і відповідно, його форми: дізнання та попереднє слідство, розглядаються як автономні стадії кримінального судочинства, для яких немає родового поняття. По-друге, дізнання, будучи першою стадією процесу, може бути тільки до стадії порушення кримінального переслідування, але не після неї. [4,177]

Стосовно особливостей кримінального провадження в Росії по даним справам, хоча зазначити, що вносяться пропозиції про доповнення КПК РФ новими правилами:

- про продовження терміну попереднього розслідування до двох років з одночасним пропорційним збільшенням терміну тримання обвинуваченого під вартою;

- про віднесення даної категорії справ до виключної підслідності Федеральної служби безпеки Росії.

У країнах, які, аналогічно Російській Федерації, зіткнулися з проблемою поширення внутрішньодержавного і міжнародного тероризму на їх територіях, під приводом боротьби з цим явищем відміняється або зупиняється дія конституційно-правових норм у сфері кримінального судочинства. Ця тенденція посилилася після трагічних подій 11 вересня 2001 р. Так, 26 жовтня 2001 р. в США був прийнятий закон під назвою "Акт 2001 р., гуртуючий і зміцнюючий Америку шляхом забезпечення належними знаряддями, необхідними для припинення тероризму і перешкоджання йому "(в літературі зазвичай використовується скорочене найменування – "Акт патріота"), який суперечить міжнародним документом в області дотримання прав людини. У вересні 2006 р. адміністрація Дж. Буша запропонувала затвердити положення, що дозволяє ЦРУ проводити тортури щодо осіб, запідозрених в терористичних актах. [4,88]

Отже, Україна в свою чергу має спиратися на досвід інших країн світу й будувати міцну систему протидії та попередження терористичних актів в цивільній авіації.

Література:

1. Кримінальний процесуальний кодекс України.– Голос України від 19.05.2012.– № 90-91
2. Конвенція Ради Європи "Про запобігання тероризму".– від 16.05.2005.– ВВР, 2006, № 39, ст.340
3. Аленін Ю.П. "Міжнародне співробітництво у боротьбі з тероризмом: тенденції розвитку кримінально-процесуальних інститутів".– Ак-

туальні проблеми держави та права, "Соціальні та правові проблеми боротьби з тероризмом", вип. 8, ISBN 966-7694-21-6, 2000.– Стр. 63 – 70

4. Молдован А.В. Кримінальний процес: Україна, ФРН, Франція, Англія, США: Навчальний посібник.– К.: Центр навчальної літератури, 2005.– 352с.

УДК 343.3(043.2)

Чагарний П.П.,

курсант,

факультет підготовки фахівців кримінальної міліції,
Одеський державний університет внутрішніх справ, м.Одеса

Науковий керівник: Виноградов А.К., к.ю.н., доцент

НОТАТКИ ЩОДО ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Проблема порушень правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту є актуальною як для всього світу, так і для України. Наслідками порушення вимог, зазначених у статті 276 Кримінального кодексу України, можуть бути сотні загиблих та скалічених людей, а також великі матеріальні збитки, тому вважаю, що для забезпечення безпеки у сфері експлуатації повітряного транспорту необхідним є удосконалення кримінально – правових, та проведення комплексу організаційно-правових заходів, спрямованих на протидію суспільно-небезпечних наслідків від порушення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту.

Про актуальність теми свідчать деякі факти авіакатастроф що трапились, як в Україні так і за її межами:

1) Авіакатастрофа під Афінами 14 серпня 2005 року. Як з'ясувалося в ході тривалого розслідування, причиною авіакатастрофи стала небалість інженерів. Також диспетчери порушили правила безпеки повітряного руху, стверджували авіаексперти.

2) Роздивимось на прикладі України. Скинівська трагедія 27 липня 2002 Літак впав на натовп глядачів, 77 осіб, з них 28 дітей загинуло. Головним чинником трагедії була саме помилка пілотів. Вирок суду був невблаганним, Володимир Топонар, який керував літаком Су-27, засуджений до 14 років позбавлення волі і штрафу в 7,2 млн. гривень (близько 1 млн. 300 тисяч доларів). Юрій Єгоров, другий пілот, засуджений до 8 років позбавлення волі і штрафу в 2458000 гривень (близько 450 тисяч доларів).

Для розгляду проблем кваліфікації необхідно провести кримінально-правовий аналіз статті 276 КК.

Основним безпосереднім об'єктом злочину, передбаченого ст. 276 КК, є безпека руху або експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту. Його додатковим факультативним об'єктом можуть виступати життя та здоров'я особи, власність, довкілля, інші блага.

Під безпекою руху або експлуатації розуміють відсутність небезпеки, такий стан, за якого не заподіюється і не може бути заподіяна шкода життю і здоров'ю людей, власності, іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації джерел підвищеної небезпеки транспортних засобів відповідних видів, а також функціонування матеріальної інфраструктури об'єктів транспорту.

Об'єктивна сторона злочину, передбаченого ст. 276 КК, включає в себе: 1) діяння у двох формах: а) порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту; б) недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку; 2) наслідки, залежно від яких диференційована відповідальність у різних частинах ст. 276 КК; 3) причинний зв'язок між діянням і наслідками, що ним заподіяні.

На повітряному транспорті найпоширенішими є такі порушення, як перевантаження літаючих засобів; недотримання техніки пілотування; невиконання команд осіб, які управляють повітряним рухом; неправильні вказівки екіпажам повітряних суден; дозвіл на виліт чи посадку в несприятливих (заборонених) метеорологічних умовах тощо.

Недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку полягає у порушенні технології робіт, використанні в ході ремонту неналежних інструментів, пристосувань, запасних частин і витратних матеріалів, відсутності випробувань після ремонту чи проведенні його не за повною програмою тощо. В диспозиції статті відсутні норми щоб передбачають кримінальну відповідальність за утримання в належному стані льотну смугу.

Наслідки у вигляді створення небезпеки для життя або здоров'я людей або настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 276 КК) – це такі зміни в навколишньому світі, насамперед в технічному стані транспортних засобів та інших об'єктів транспортної інфраструктури, в обстановці руху (зокрема, взаємному розташуванні транспортних засобів), у стані, в якому перебувають особи, що керують транспортними засобами, за яких створюється високий ступінь ймовірності заподіяння реальної шкоди – настання авіаційних аварій чи катастроф. Створення небезпеки, як наслідок злочину, передбачає виникнення не абстрактної, а реальної можливості заподіяння шкоди. Про реальність загрози можуть

свідчити, скажімо, такі дані, як відстань, на яку зблизилися в процесі руху транспортні засоби, розмір перевищення дозволеної в даних умовах швидкості тощо.

Небезпека повинна загрожувати не будь-яким цінностям, а прямо названим у диспозиції ч. 1 ст. 276. Тобто, порушення має бути таким, внаслідок якого можуть статися загибель людей або настати інші тяжкі наслідки (зокрема, тяжкі тілесні ушкодження, велика матеріальна шкода, перерва у роботі транспорту).

Оскільки заподіяння легкого тілесного ушкодження з необережності за загальним правилом не є кримінально караним, то реальне заподіяння такої шкоди внаслідок аварії на транспорті не тягне кримінальної відповідальності.

Причинний зв'язок між порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспортних засобів, а також недоброякісним ремонтом і передбаченими ст. 276 КК наслідками є тоді, коли дія або бездіяльність закономірно, з необхідністю потягли за собою настання наслідків. Це має місце тоді, коли: одне діяння однієї особи тягне за собою наслідки; кілька діянь однієї особи викликають настання наслідків; поведінка особи в сукупності з поведінкою іншої особи породжує наслідки.

Суб'єкт злочину спеціальний. Це осудна особа, яка досягла 18-річного віку і є працівником залізничного, водного або повітряного транспорту (згідно з чинними правилами руху й експлуатації залізничного, водного, повітряного транспорту та ремонту його об'єктів до відповідних видів робіт допускаються лише особи, які досягли 18-річного віку). Остання ознака означає, що така особа: а) перебуває у трудових відносинах з відповідним транспортним підприємством; б) дії вчинено у зв'язку з виконанням трудових обов'язків по убезпеченню руху чи експлуатації або проведенням ремонту транспорту. Особа, яка не наділена вказаними вище ознаками суб'єкта злочину, за дії, внаслідок яких сталися транспортна аварія чи катастрофа і, відповідно, настали вказані в ст. 276 наслідки, підлягає відповідальності за статтями КК про злочини проти життя та здоров'я особи, проти власності. Суб'єктивна сторона злочину характеризується необережністю.

Кваліфікуючими ознаками злочину є заподіяння ним: 1) потерпілому середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень; 2) великої матеріальної шкоди (ч. 2 ст. 276 КК), а особливо кваліфікуючою ознакою – загибель людей (ч. 3 ст. 276 КК).

Статтю 276 викласти в наступній редакції:

Стаття 276. Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту

1. Порушення працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, неприйняття заходів для утримання в належному стані льотної смуги якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків,— караються виправними роботами на строк до двох років або обмеженням волі на строк до трьох років.

2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду,— караються позбавленням волі на строк від двох до семи років.

3. Діяння, передбачені частинами першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей,— караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років.

Література:

1. Кримінальний кодекс України [Електронний ресурс]: закон України від 05. 04. 2001 р. № 2341-III із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду: за станом на 10. 09. 2009 р. № v020p710-09.— Електрон. дан. (1 файл).— Режим доступу:

<http://zakon1.rada.gov.ua>.— Назва з екрана.

2. Коржанський М. Й. Кваліфікація злочинів: навч. посіб. / М. Й. Коржанський.— вид. 3-тє, доп. та перероб.— К.: Атіка, 2007.— 592 с.

3. Кримінальне право України. Особлива частина: підручник / [Ю. В. Александров, О. О. Дудоров, В. А. Клименко та ін.]; [за ред. М. І. Мельника, В. А. Клименко].— вид. 2-ге, перероб. і доп.— К.: Атіка, 2008.— 712 с.

4. Кримінальне право: Особлива частина: підручник / [Ю. В. Баулін, В. І. Борісов, В. І. Тютюгін та ін.]; [за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація].— 4-те вид., переробл. і допов.— Х.: Право, 2010 — 608 с.

УДК 343.359.3 : 656.7 (043.2)

Юхно В.В.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Хорт І.В., старший викладач

КОНТРАБАНДА НАРКОТИЧНИХ ЗАСОБІВ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ: ДЕЯКІ АСПЕКТИ КРИМІНАЛЬНОГО ПРОВАДЖЕННЯ

Проблема контрабанди на повітряному транспорті є однією зі складових економічної злочинності та набула значної актуальності. Боротьба з цим негативним явищем належить до першочергових завдань держави у справі захисту її економічних інтересів, про що неодноразово підкреслював Президент України В. Ф. Янукович [2]. Контрабанда дозволяє уникнути сплати митних платежів до бюджету держави. Вона нерозривно пов'язана з корупцією в органах влади і управління, правоохоронних органах, банківських структурах, що суттєво впливає на загальну криміногенну ситуацію в Україні. Головна суспільна небезпека контрабанди полягає в тому, що вона підриває існуючі економічні, фінансові, податкові відносини держави.

Проблема контрабанди та методів її розслідування в Україні є досить вивченою темою. Її аспектам присвячені роботи таких вітчизняних дослідників: Багрій-Шахматова Л.В., Бантишева О.Ф., Богдановича А.А., Гармаєва Ю.П., Дудорона О.О., Ківалова С.В., Кондратьєва Я.Ю., Кравченка О.О., Омельчука О.М., Ромапука Б.В., Шевчука В.М., Шкарупи В.К., Шумилова М.М. та інших.

Складність сучасного соціально-економічного стану суспільства, розширення міждержавних відносин за наявності потужних регіональних джерел для нелегального виробництва наркотичних засобів і значних доходів від їх незаконного обігу створюють передумови виникнення та функціонування організованих злочинних угруповань, які займаються збутом наркотиків. Почалось активне проникнення міжнародного наркобізнесу на територію України.

Запобігання та протидія контрабанді є одним із найважливіших завдань органів митної служби відповідно до ст. 7 МК України. Розслідування справ цієї категорії найчастіше починається із затримання особи, яка незаконно переміщує через митний кордон України наркотичні засоби. Зазначимо, що до слідчих дій, які проводяться на початковому етапі розслідування контрабанди наркотичних засобів, належить

слідчий огляд, що являє собою новелою у митному законодавстві. Стаття 340 МК України передбачає, що особистий огляд як виняткова форма митного контролю проводиться за письмовим рішенням, якщо є достатні підстави вважати, що громадянин, який прямує чи перебуває в зоні митного контролю або у транзитній зоні міжнародного аеропорту, приховує предмети контрабанди чи товари, які є безпосередніми предметами порушення митних правил або заборонені для ввезення, вивезення чи транзиту через територію України [1]. Ця дія має важливе значення для своєчасного виявлення, фіксації та вилучення предметів, документів, речовин і слідів, а також для здобуття вихідної інформації, необхідної для розробки версій про способи переміщення контрабанди, її учасників тощо.

На нашу думку, у деяких випадках доцільно провести освідування, яке доручається лікарю-наркологу, про що виноситься відповідна постанова. Специфіка даної дії полягає у тому, що останнім часом контрабандисти, які перевозять наркотичні засоби, щоразу частіше використовують у якості "контейнерів" різні порожнини свого тіла, такі як шлунок, шлунково-кишковий тракт (перевізник проковтує герметичні упаковки з наркотичними засобами), статеві органи і пряму кишку. [3, с.170].

У процесі допиту підозрюваного необхідно з'ясувати за які кошти купувались наркотики і з яких джерел. Якщо наркотик виготовлений безпосередньо особою, затриманою з контрабандою, слід з'ясувати, в який спосіб виготовлені наркотичні засоби, які обладнання використовувались, де і у кого вони були придбані, у кого куплена сировина, на якому транспорті вона перевозилась, паролі і засоби зв'язку з відправником і одержувачем, як передбачалось подолати прикордонний і митний контроль, яка винагорода передбачена за перевозку, від кого і в який спосіб вона має бути одержана.

Під час затримання підозрюваного невідкладно проводиться обшук, в процесі якого детально обслідуються одяг, особливо шви, взуття, тіло затриманого, наявні при ньому предмети. Метою обшуку є виявлення наркотичних та інших речовин, а також предметів і речовин, призначених для їх виготовлення, засобів їх транспортування; предметів, в яких вони зберігались; записних книжок, фотознімків, телеграм, записок, квитанцій про поштові перекази, грошей, ощадних книжок, зброї, документів і предметів, які можуть бути належними до справи або містити докази, що викривають особу у вчиненні контрабанди.

Наступним невід'ємним етапом є допит свідків. Першими допитується очевидці, які виявили предмети контрабанди, інспектори митни-

ці, працівники транспорту, члени туристичних груп і делегацій, у складі яких був підозрюваний. З'ясовується, за яких обставин та з допомогою яких технічних засобів виявлена контрабанда, як перевірялись документи, як поводить себе підозрюваний в цей момент, які давав пояснення з приводу виявлення у нього предметів контрабанди. Залежно від результатів, отриманих внаслідок проведення першочергових слідчих дій, планується подальше розслідування цього злочину. У разі закриття кримінальної справи про контрабанду за наявності в діях особи, щодо якої було порушено цю справу, ознак порушення митних правил матеріали про таке порушення передаються до митного органу або до суду для притягнення зазначеної особи до адміністративної відповідальності [1].

Таким чином, успішне вирішення поставлених перед державою завдань по боротьбі з контрабандою значною мірою залежить від висококваліфікованого проведення низки слідчих дій, таких як огляд, допит свідків-очевидців, освідування, залучення експертів, спеціалістів кінологічної служби митниці та інших. В даній роботі були розкриті лише окремі питання досліджуваної проблематики, яка є багатогранною та потребує подальшої розробки.

Література:

1. Митний Кодекс України: від 13 березня 2012 року.
2. Виступ Президента України Віктора Януковича з нагоди святкування Дня митної служби України та Дня прикордонника.
3. Основи митної справи в Україні. Навч. посіб. /За ред. П.В.Пашка.– К.; Знання. 2008.– Ст.170.

РОЗДІЛ 4

ОСОБЛИВОСТІ ПРИВАТНО-ПРАВОВИХ ВІДНОСИН В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

Вступ

Однією з основних ознак сучасного розвитку суспільства є посилення інтеграційних процесів та активації наукових пошуків в сфері приватно-правових наук. Це викликало зростаючий інтерес студентської молоді до наукових досліджень. Сучасне бачення проблем державотворення в умовах євроінтеграційних процесів неможливо втілити без проведення публічної дискусії щодо актуальних питань розвитку цивільного, міжнародного приватного, трудового права, цивільного процесу та транспортного права. Потрібно зазначити, що в межах роботи конференції предметом наукового дослідження являються найбільш актуальні проблеми приватно-правових відносин в авіаційній галузі. Особливого значення надається розгляду проблем правового регулювання питань договірних відносин в сфері авіації та цивільно-правової відповідальності в транспортній сфері.

Отже, проведення наукової дискусії молодих вчених на секції "Особливості приватно-правових відносин в авіаційній галузі" в рамках конференції "Аеро-2012. Повітряне і космічне право" сприятиме новим науковим пошукам і пропозиціям щодо вдосконалення регулювання приватно-правових відносин в авіаційній сфері.

УДК 347.823(043.2)

Дзюбенко О.Л.,
к. ю.н., доцент кафедри цивільно-правових дисциплін,
Київський Національний університет культури і мистецтв, м. Київ

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛЕЖНО ВІД ОБ'ЄКТА ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Договір перевезення є одним з видів договору про надання послуг, тому до нього можуть застосовуватись положення Глави 63 ЦК України, якщо це не суперечить суті зобов'язання та законодавство України про захист прав споживачів. Водночас, у ЦК України договорам перевезення присвячена Глава 64 "Перевезення", однак правове регулювання договорів перевезення здійснюється також іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них (ч. 2 ст. 908 ЦК України).

ЦК України регулює основні положення договорів перевезення, а саме: їх особливості, істотні умови, права та обов'язки сторін, відповідальність сторін в разі невиконання чи неналежного виконання умов договорів, однак для більш повного та глибокого розуміння правового регулювання договорів перевезення, більш раціонально, на наш погляд, розглядати особливості правового регулювання договорів перевезення через призму певних критеріїв. Так, залежно від юридичної сили нормативно-правових актів, які регулюють перевезення, правове регулювання перевезень може включати: перевезення, що регулюються міжнародними актами; перевезення, що регулюються законами України; перевезення, що регулюються підзаконними нормативними актами України; перевезення, що регулюються актами СРСР та УРСР, які не втратили юридичної сили.

Залежно від виду транспорту, серед правового регулювання перевезень можна виділити: правове регулювання залізничних перевезень, правове регулювання морських перевезень, правове регулювання річкових перевезень, правове регулювання авіаційних перевезень тощо.

Водночас, залежно від об'єкта перевезення, законодавець виділяє договори перевезення вантажу, пасажирів та багажу і пошти (ч. 1 ст. 908 ЦК України). Незважаючи на існуючі спільні риси, договір перевезення вантажу, договір перевезення пасажирів і багажу, а також договір перевезення пошти мають суттєві відмінності. Про це свідчать, зокрема, спеціальні норми ст.ст. 909, 917, 918, 923 ЦК України про перевезення вантажів; ст.ст. 910, 911, 922, 928 ЦК України про перевезення пасажирів.

ра і багажу; положення спеціального законодавства щодо перевезення пошти [1]. Слід також звернути увагу на те, що даний перелік об'єктів перевезень, не є виключним. Так, наприклад Розділ 24 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України регулює перевезення покійників [2].

Таким чином, залежно від об'єкта перевезення, правове регулювання може поділятися на: правове регулювання перевезення вантажу, правове регулювання перевезення пасажирів та багажу, правове регулювання перевезення пошти. Розглянемо більш детально особливості правового регулювання перевезення вантажу.

Перевезення вантажу регулюється великою кількістю нормативних актів, серед яких: Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом від 01.02.1990 р.; Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) від 01.11.1951 р.; Глава 2 Розділу 5 Кодексу торгового мореплавства України, яка закріплює визначення, особливості та форму договору морського перевезення вантажу; Закон України "Про транзит вантажів", який визначає засади організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України [3]; Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів", який визначає правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом [4]; Правила перевезення швидкопсувних вантажів [5] та інші чинні нормативно-правові акти.

Форма і порядок укладення договору перевезення вантажів визначені спеціальним законодавством, що для всіх видів транспорту встановлює письмову форму. Перевезення вантажів оформлюються різними видами документів: вантажними накладними, вантажними квитанціями, дорожніми відомостями і коносаментами [6].

Особливість правового регулювання договорів перевезення вантажу полягає і в тому, що перевезення вантажу на кожному окремому виді транспорту може мати свої особливості. Причому, це стосується не тільки особливостей та умов перевезення вантажу, а також найменування та правового статусу сторін. Так, відповідно до ЦК України, сторонами договору перевезення вантажу є перевізник та відправник. При цьому договір перевезення вантажу може бути укладений на користь третьої особи (одержувача), яка, хоч і не є стороною договору, але має певні права і несе відповідні обов'язки (ч. 1 ст. 909 ЦК України). Особ-

ливу увагу слід звернути на те, що ЦК України не закріплює дефініції сторін за договором перевезення вантажу, однак такі визначення можуть бути передбачені іншими нормативно-правовими актами. Так, наприклад, вантажоодержувачем, відповідно до абз. 2 ст. 6 Статуту залізниць України [7], є зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка за дорученням вантажовідправника отримує вантаж.

Література:

1. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар / За ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. – К. : Істина. – С. 557.
2. Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : затв. Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196 // Офіційний вісник України. – 2007. – № 26. – Ст. 1065.
3. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. // Офіційний вісник України. – 1999. – № 45.
4. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 р. // Офіційний вісник України. – 2000. – № 18. – Ст. 6.
5. Правила перевезення швидкопсувних вантажів: затв. Наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 р. № 873 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 3. – Ст. 152.
6. Харитонов Є. О. Цивільне право України (в запитаннях та відповідях) : навч. посіб. – 3-є вид., переробл. та допов. / За ред. Є. О. Харитонов, А. І. Дрішлюк, О. М. Калітенко. – Х.: ТОВ "Одісеї", 2005. – 445 с.
7. Статут залізниць України: затв. Постановою КМУ від 06.04.1998 р. № 457 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 14. – Ст. 150.

УДК: 34.096+656.7.08:004.056.5

Тихомиров О.О.,
к.ю.н.,

Навчально-науковий інститут інформаційної безпеки,
Національна академія Служби безпеки України, м. Київ

ІНФОРМАЦІЙНА БЕЗПЕКА ЯК СКЛАДОВА БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ: СУЧАСНЕ ПРАВОВЕ ВІДОБРАЖЕННЯ

Актуалізація проблем забезпечення інформаційної безпеки зумовлена перш за все глибоким проникненням інформаційно-комунікаційних

технологій в усі сфери діяльності людини, що створило пряму залежність від них.

Авіація – високотехнологічна галузь, вона завжди іде в авангарді використання здобутків науково-технічного прогресу і особливо інформаційно-комунікаційних технологій. Сьогодні функціонування і розвиток цивільної авіації безпосередньо залежить від якісного проходження потоків різноманітної інформації. Це стосується не тільки технічної інформації, необхідної для здійснення польотів (аеронавігаційної, ідентифікаційної, інформації для планування повітряного руху тощо) та організації авіаційних перевезень, а й правової інформації, яка має гармонійно інтегрувати авіаційну діяльність у суспільне життя як на національному, так і на міжнародному рівні, а також широкого спектру інформації, що покликана популяризувати цивільну авіацію як особливо ефективну транспортну галузь та створювати її позитивний імідж у суспільній свідомості, чим сприяти збільшенню кількості потенційних клієнтів.

Слід визнати, що власне правова природа інформаційної безпеки є похідною. Це зумовлено природною визначеністю інформаційної безпеки науково-технічним прогресом і становленням інформаційного суспільства, а також призначенням права як універсального соціального регулятора, межі дії якого поширюються на нові важливі сфери суспільних відносин. Саме набуття інформаційною безпекою, в широкому її розумінні, особливої соціальної цінності в умовах активного інформаційного розвитку зробило відносини у сфері її забезпечення актуальним предметом правового регулювання.

В Україні сфера правового регулювання інформаційної безпеки перебуває на етапі становлення, що проходить, з одного боку у взаємозв'язку власне з розвитком правового феномену інформаційної та національної безпеки, а з іншого – під впливом тенденцій становлення інформаційного права та загальних тенденцій розвитку правової системи України.

Вітчизняні науковці-правники протягом останнього десятиліття достатньо активно підіймають проблеми забезпечення інформаційної безпеки, як на концептуальному рівні, так і відносно окремих суб'єктів або видів діяльності. Однак галузі знань про інформаційну безпеку сьогодні все ще бракує системності, комплексності, сформованості адекватних методологічних засад досліджень.

Очевидно, що наукова-правова думка має неоціненне значення для подальшого розвитку суспільства, проте ознак прагматичності вона набуває лише з втіленням її у відповідних правових формах необхідних

для правового регулювання, основною з яких для України, як країни романо-германської правової сім'ї, є нормативно-правовий акт.

Прикладом цьому є Доктрина інформаційної безпеки України, затверджена Указом Президента України від 8 липня 2009 року № 514/2009. Доктриною окреслена досить вдала модель загального сприйняття інформаційної безпеки, згідно з якою вона водночас має властивості і окремої сфери національної безпеки і складової кожної з її сфер. Така модель прийнятна для використання в будь-якій сфері, зокрема в авіаційній.

Для авіаційної галузі безпека завжди мала першочергове значення. Незважаючи на несформованість загального уявлення про інформаційну безпеку, певні її елементи традиційно присутні в правових актах, що регламентують безпеку авіації. Так, зокрема Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації (Закон України "Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації" від 20 лютого 2003 року № 545-IV) та Повітряний кодекс України у першій редакції 1993 року буквально насичені положеннями, пов'язаними з наданням, отриманням, забезпеченням різноманітною інформацією – від технічної до рекламної, обміном нею між відповідними суб'єктами авіаційної діяльності, зокрема і на міжнародному рівні. Крім того, як для галузі діяльності підвищеної небезпеки, якою є авіація, висуваються суворі вимоги до об'єктивності або правдивості та перевіреності інформації, її своєчасності точності та повноти, до забезпечення конфіденційності, захисту від несанкціонованого доступу тощо. А остання редакція Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 № 3393-VI вже виокремлює інформаційну безпеку як одну з складових безпеки авіації.

Все це відповідає сучасному науковому сприйняттю інформаційної безпеки, для якого є характерним багатоаспектність, віднесення інформаційної безпеки на наднаціональний рівень та актуалізація проблем якості інформації. Однак не можна констатувати стрункості і гармонійності нормативно-правового відображення інформаційної безпеки як складової безпеки авіації, оскільки згадані вище положення законодавства є розрізненими і не формують єдиної системи забезпечення інформаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності, або авіаційної галузі загалом.

У певній мірі причиною тому є новітність проблем інформаційної безпеки як цілісного явища для законодавства України, адже основи правового регулювання сфері авіаційної діяльності, закріплені Повітряним кодексом України, Законом України "Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації" та відповідними міжнародними ак-

тами сформувалися значно раніше положень Доктрини інформаційної безпеки України і зараз лише адаптовані до неї.

Таким чином, у процесі розвитку повітряного права та удосконалення авіаційної діяльності можна очікувати підвищення уваги фахівців в авіаційній сфері до інформаційної безпеки як комплексної категорії у контексті її актуальних проблем, зокрема становлення авіаційних підприємств як елементів кібернетичної інфраструктури, забезпечення кібернетичної та інформаційно-психологічної безпеки, захисту персональних даних тощо, що у підсумку призведе до відповідного нормативного відображення, формування політики забезпечення, виокремлення спеціальних організаційних структур тощо.

УДК 347.7

Белуга Ю.М.,
асистент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Омельченко Г.В.,
провідний фахівець,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

СПЕЦИФІКА ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ ВІНАХІДНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ

Правове забезпечення службового винахідництва в авіаційній сфері сьогодні знаходиться на початковому етапі становлення, в результаті чого набувають все більшої значущості питання відповідного концептуального опрацювання наявного законодавства, теоретичних концепцій та судової практики до даній тематиці. І в цьому аспекті, одним з першочергових питань є з'ясування особливостей правової охорони прав на службові винаходи, аналіз стану правового забезпечення та перспектив розвитку законодавства в цій сфері, зокрема в авіаційній галузі.

Одним із найбільш складних і суперечливих у патентному праві є питання визначеності кола суб'єктів, яким повинні належати права на винаходи, створені особою, яка перебуває у трудових відносинах та використовує досвід, знання, обладнання, матеріальну допомогу роботодавця. Існують багато точок зору з цього приводу, проте можна виділити дві основні. Прихильники першої наполягають на тому, що правом на одержання патенту завжди повинен володіти автор розробки, а підприємство, де він працює, може використовувати винахід лише на

підставі ліцензії. Протилежний підхід віддає перевагу у праві на отримання патенту на службовий винахід роботодавцю. Третій варіант є компромісним, згідно з яким патентом на службову розробку її автор і підприємство повинні володіти сукупно [1, с. 7]. В свою чергу, стаття 429 ЦК України проголошує, що особисті немайнові права інтелектуальної власності на об'єкт, створений у зв'язку з виконанням трудового договору, належать працівникові, який створив цей об'єкт [2]. Проте, у випадках, передбачених ЦК, окремі особисті немайнові права інтелектуальної власності на такий об'єкт можуть належати юридичній або фізичній особі, де або в якій працює працівник. Слід зазначити, що Закон України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі" таких випадків не передбачає, що свідчить про суперечність положень ЦК і Закону України, а тому існує потреба узгодження змісту правових норм цих двох нормативно-правових актів, адже цілком логічною має бути конструкція, за якою роботодавець буде мати окремі особисті немайнові права, наприклад, право на пріоритет, право на захист від посягань на авторство винаходу та ін. Що стосується, майнових прав інтелектуальної власності на об'єкт, створений у зв'язку з виконанням трудового договору, то згідно зі ст. 429 ЦК вони належать працівникові, який створив цей об'єкт, та юридичній або фізичній особі, де або в якій він працює, якщо інше не встановлено договором, в тому числі і трудовим. Згідно із ст. 9 Закону України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі" право на результат інтелектуальної, творчої діяльності винахідника належить не йому, як первинному суб'єкту права інтелектуальної власності на винахід, а роботодавцеві, де або у якого працює винахідник [3]. Як бачимо, і в даному випадку ці норми суперечать між собою, що свідчить про потребу їх узгодження.

Крім того, для вирішення питання належності прав, перш за все, у законодавстві необхідно встановити перелік об'єктів, що визнаються службовим винаходом. Слід зауважити, що Цивільний кодекс України взагалі не використовує термін "службовий винахід". Так, стаття 429 ЦК України говорить лише про "об'єкти, створені у зв'язку з виконанням трудового договору". Така конструкція є дуже невдалою, тому що може значно звужити коло винаходів, які у багатьох країнах світу визнаються службовими. І тому варто було б у Цивільному кодексі України дати визначення службового винаходу. Загалом, для вирішення цієї ситуації можна взяти за аналогією визначення, дане у статті 1 Закону України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі", за яким службовий винахід – винахід, створений працівником:

– у зв'язку з виконанням службових обов'язків чи дорученням робо-

тодавця за умови, що трудовим договором (контрактом) не передбачене інше;

– з використанням досвіду, виробничих знань, секретів виробництва і обладнання роботодавця.

Тому необхідно привести у відповідність Цивільний кодекс України та Закон України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі" в питанні, що регулюють права на службовий винахід.

Так, Закон України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі" повинен давати чітку вказівку на те, хто саме може бути роботодавцем і винахідником. Загалом, загальновідомо, що одним із головних суб'єктів службового винахідництва виступає працівник – автор винаходу. У Законі України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі" немає визначення суб'єкта "працівник". Відсутня диференціація різних типів працівників залежно від посад, кваліфікації, типу власності підприємства, на якому вони працюють. Не є дискусійними віднесення таких працівників-винахідників як інженери, наукові співробітники до числа потенційних творців службових винаходів, але стосовно військовослужбовців, викладачів вузів, студентів, аспірантів, учнів (на виробництві), практикантів, стажистів, тимчасових працівників потрібен додатковий коментар.

Отже, можна зробити висновок, що в сучасних умовах основним нормативно-правовим актом, який регламентує правову охорону службових винаходів в авіаційній сфері, є Закон України "Про охорону прав на винаходи та корисні моделі", який є досить недосконалим та суперечить ЦК України, а тому існує потреба узгодження змісту правових норм цих двох нормативно-правових актів. Це має важливе значення, оскільки від цього залежатиме можливість за допомогою цих норм регулювати дану сферу правовідносин з максимальною ефективністю як для держави, так і для самих суб'єктів службового винахідництва, зокрема в авіаційній галузі.

Література:

1. Прахов Б. Патентовласники / Б. Прахов // Інтелектуальна власність.– 2000.– № 1.– С. 7.
2. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV // Офіційний вісник України.– 2003.– № 11.– Ст. 7.
3. Про охорону прав на винаходи і корисні моделі: Закон України № 3687-XII від 15.12.1993 р. // Відомості Верховної Ради України.– 1994.– № 7.– Ст. 32.

4. Яшарова М. М. Щодо питання розробки законопроекту із службового винахідництва / М. М. Яшарова. // Часопис Київського університету права.– 2009.– № 4.– С. 262 – 265.

5. Бошицький Ю. Л. Історико-правові аспекти охорони службових винаходів / Ю. Л. Бошицький // Часопис Київського університету права.– 2010 р.– №4.– С. 215-219.

УДК 347.824 (043.2)

Білоусов В.М.,
старший викладач,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Рогатюк А.В.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРАВА ПАСАЖИРІВ У РАЗІ ВІДМОВИ АВІАКОМПАНІЙ У ПОСАДЦІ НА РЕЙС, ВІДМІНИ АБО ЗАТРИМКИ АВІАРЕЙСУ

З розвитком світової авіації все вагомішим виявляється вплив функціонування авіакомпаній на життєдіяльність, пересування та вибір транспорту населення кожної країни, де користування авіатранспортом є досить поширеним засобом пересування. Так, спостерігається тенденція зростання попиту населення країн СНД, ЄС на пересування, інколи навіть виключно, за допомогою авіакомпаній. У зв'язку з цим з'являється новий вид правовідносин, які складаються між представниками, працівниками авіакомпаній та пасажирями, які користуються послугами цих авіакомпаній. Все частіше спостерігаються порушення тим чи іншим способом прав користувачів послугами авіатранспорту недосконалим функціонуванням авіакомпаній, що завдає значної шкоди майну пасажирів. Це питання стає все більш актуальним, враховуючи сучасний попит населення на авіатранспорт. Тому, вдосконалення правового регулювання захисту прав пасажирів, як основних споживачів послуг авіакомпаній, є надзвичайно важливим.

На відміну від країн СНД, Європейським парламентом та Радою ЄС 17 лютого 2005 року був прийнятий Регламент ЄС № 261/2004 "Про встановлення загальних прав у галузі компенсації та сприяння пасажирів у випадку відмови у посадці, відміни або тривалої затримки

авіарейсу та про відміну Регламенту ЄЕС № 295/91", яким врегульовано вказане питання.

Відповідно до ст. 14 Регламенту авіаперевізник зобов'язаний інформувати пасажирів про їхні права у вищезазначених випадках.

Так, відповідно до ст. 4 Регламенту, у разі, коли викуплених та заброньованих квитків виявляється більше, ніж місць у літаку, авіаперевізник спочатку звертається до добровольців, які готові відмовитися від свого бронювання в обмін на певні пільги на умовах, які погоджуються між зацікавленими пасажиром та авіакомпанією. Також таким пасажиром пропонується повернення повної вартості квитка протягом семи днів, пересадка на інший маршрут до кінцевого місця призначення або на більш пізню дату, за наявності вільних місць.

Відповідно до ст. 5 Регламенту у разі відміни авіарейсу пасажир має такі права:

1. На повернення сплаченої суми за квиток або на пересадку на інший маршрут до пункту призначення, за наявності вільних місць.

2. На асистанс, який проявляється у наданні пасажиру прохолоджувальних напоїв та їжі, права на два безкоштовні телефонні дзвінки або дві безкоштовні телеграми, два листи за допомогою факсимільного зв'язку, два повідомлення електронною поштою.

3. На грошову компенсацію, яка визначається залежно від дальності маршруту(у км) методом найкоротшого шляху:

- 250 євро- до 1500 км;
- 400 євро – від 1500 до 3500 км;
- 600 євро – до всіх інших авіарейсів.

Втім, існують правила та випадки, коли авіакомпанія звільняється від компенсації. Так, на початку вересня 2009 року склалася ситуація, коли тисячі пасажирів європейських аеропортів не могли вилетіти до свого місця призначення через банкрутство словацької авіакомпанії SkyEurope. Авіакомпанія відмовлялася повернути гроші своїм клієнтам, мотивуючи свою бездіяльність відсутністю коштів та арештом її майна через борги перед аеропортами [2, С. 75].

Відповідно до ст.6 Регламенту пасажир у разі затримки авіарейсу має наступні права:

1. Право на асистанс;
2. Право на безкоштовне поселення у готель та на безкоштовний транспорт між аеропортом та готелем;
3. Право на повернення вартості квитка протягом семи днів.

З прийняттям цього Регламенту були розширені права пасажирів авіатранспорту та було змушено авіакомпанії дещо пильніше ставитися

до своїх клієнтів. Деякі з авіакомпаній звернулися з позовом до суду ЄС про визнання недійсними статей 5-7 цього Регламенту. У задоволенні цих позовів їм було справедливо відмовлено [2, С. 75].

На жаль, сучасна ситуація в Україні щодо захисту прав авіапасажирів залишає бажати кращого. На нашу думку, Україні варто запозичити позитивну практику країн Європейського Союзу та розпочати регламентацію правовідносин, що складаються між авіакомпаніями-перевізниками та їх клієнтами – авіапасажирами.

Література:

1. Регламент ЄС № 261/2004 "Про встановлення загальних прав у галузі компенсації та сприяння пасажиром у випадку відмови у посадці, відміни або тривалої затримки авіарейсу та про відміну Регламенту ЄЕС № 295/91" від 17 лютого 2005 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/994_912.

2. Супрун Л. Права пасажирів у разі відмови авіакомпанії у посадці на рейс, відміни або затримки авіарейсу / Л. Супрун // Практика.– №12.– 2010 р.– с.74 -76.

УДК 347.763

Воробйова Н. О.,
старший викладач,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ОСОБЛИВОСТІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ОСОБИСТОГО СТРАХУВАННЯ ПАСАЖИРІВ

Обов'язковість страхування пасажирів передбачена Положенням про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті від 14 серпня 1996 р.

Застрахованими вважаються:

- пасажир залізничного, морського і водного, автомобільного та електротранспорту;
- водії усіх підприємств, організацій і закладів, незалежно від форм власності та виду діяльності, машиністи, провідники поїздів (у тому числі приміських і метрополітену), члени команди судна, працівники бригад медичної допомоги.

Страхування не поширюється на пасажирів:

- залізничного, морського і водного транспорту на екскурсійних і прогулянкових маршрутах;
- внутрішнього водного транспорту внутрішньоміського сполучення і переправ;
- автомобільного і електротранспорту на міських маршрутах.

Обов'язковість страхування пасажирів полягає в тому, що сам факт придбання пасажиром квитка породжує страхові зобов'язання, оскільки при купівлі квитка страховий платіж включається до ціни квитка. Пасажири, які мають право на безоплатний проїзд згідно з чинним законодавством, підлягають обов'язковому страхуванню без сплати страхового платежу. Так, без сплати страхового платежу страхують осіб, які користуються безоплатним службовим проїзним квитком, діти віком до п'яти років та ін.

Пасажир вважається застрахованим з моменту оголошення посадки на морське чи річкове судно, поїзд, автобус або інший транспортний засіб і до моменту закінчення поїздки, а води – тільки на період обслуговування поїздки.

Страховими випадками вважаються:

- загибель чи смерть застрахованого внаслідок нещасного випадку на транспорті;
- отримання травми в результаті нещасного випадку на транспорті за умови встановлення потерпілому інвалідності;
- тимчасова непрацездатність внаслідок нещасного випадку на транспорті.

На залізничному, морському, водному, автомобільному та електротранспорті пасажир вважається застрахованим на 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Про кожний нещасний випадок, який мав місце на транспорті, транспортна організація повинна скласти акт і видати потерпілому довідку із зазначенням страхової компанії (її місцезнаходження, дати укладення договору страхування).

У разі загибелі чи смерті пасажирів в результаті нещасного випадку на транспорті його спадкоємцям виплачується страхове відшкодування у розмірі 100% страхової суми.

У разі отримання застрахованим травми внаслідок нещасного випадку на транспорті при встановленні потерпілому інвалідності виплачується: при інвалідності I групи – 90% страхової суми; II – 75%; III – 50% страхової суми.

У разі тимчасової втрати працездатності потерпілому пасажирі вип-

лачується 0,2% страхової суми за кожний день непрацездатності, але не більше як 50% страхової суми.

Страхова сума виплачується не пізніше 10 днів після подання всіх необхідних документів: заяви пасажира (чи його спадкоємців) про виплату, акта про нещасний випадок, медичної довідки про тимчасову втрату працездатності чи довідки про інвалідність або копії свідоцтва про смерть і документи про правомочність спадкоємців. Застрахованому пасажирі чи його спадкоємцям страхове відшкодування не виплачується:

- якщо пасажир вчинив дії, в яких слідчі чи судові органи встановили ознаки злочину;
- якщо дії пасажира перебувають у прямому причинному зв'язку з алкогольним, наркотичним чи токсичним сп'янінням;
- якщо потерпілий сам спричинив собі шкоду з метою отримання страхового відшкодування;
- якщо пасажир не виконав розпорядження капітана корабля, начальника поїзда, водія автобуса або інших уповноважених на це офіційних осіб на транспорті, порушив правила проїзду на транспорті.

Підстави і межі відповідальності повітряного перевізника за шкоду, спричинену життю і здоров'ю пасажира, передбачає Положення про порядок і умови проведення обов'язкового страхування відповідальності повітряного перевізника і виконувача повітряних робіт по відшкодуванню збитків, спричинених пасажирам, багажу, пошті, вантажу, прийнятих до перевезення, іншим користувачам повітряного транспорту і третім особам, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 13 червня 1998 р. Страхова сума, яка виплачується за шкоду, спричинену пасажирі під час виконання польоту в межах України, визначається договором обов'язкового страхування. Розмір страхової суми не повинен бути меншим за суму, еквівалентну 20 тис. дол. США за офіційним курсом гривні на день здійснення польоту (п. 6 Положення).

Радченко О.М.,
заступник керівника апарату Апеляційного суду м. Києва
Радченко Я.М.,
студент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ОЗНАКИ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Автомобільний транспорт є наймобільнішим видом транспорту, адже може дістатися практично будь-якого місця призначення. Автомобільним транспортом забезпечується обіг продукції промисловості, сільського господарства, здійснюється будівництво тощо. Тому не дивно, що в новому тисячолітті перевезення вантажів саме автомобільним транспортом займає одне із перших місць серед видів транспортних перевезень. Разом з тим, досить часто договори у сфері перевезення вантажів або не виконуються контрагентами, або виконуються неналежним чином. В зв'язку з цим виникає потреба у дослідження природи договору перевезення вантажів автомобільним транспортом. Але для того, щоб зрозуміти суть договору перевезення вантажів автомобільним транспортом, потрібно виявити його ознаки.

Слід вказати, що досліджень щодо перевезень вантажів автомобільним транспортом досить мало. Так, в 1974 році вийшла монографія О. О. Карлова "Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом", в 1976 році М. Р. Наапетян захистив дисертацію на тему "Договір перевезення вантажів автомобільним транспортом за законодавством УРСР". А в незалежній Україні ґрунтовно дослідженням перевезень вантажів займалися лише Л. Я. Свистун в своєму дисертаційному дослідженні ("Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом" в 2005 році) та Д. К. Медведєв ("Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом" в 2010 році). Тому, вказані обставини свідчать про актуальність дослідження проблем доктринального визначення ознак договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Д. М. Медведєв вказував на такі ознаки договору автоперевезення: "Договір перевезення може бути із свободою волі сторін, іноді – публічним, проте однозначно він має бути оплатним та взаємозобов'язуючим" [1].

В той же час, Л. Я. Свистун спочатку класифікувала договори перевезення вантажу на три види, а потім вказувала на ознаки кожного з них. Так, вона зазначала: "В систему договорів, що опосередковують перевезення вантажів автомобільним транспортом входять договір перевезення конкретного вантажу, річний (довгостроковий) договір та договір перевезення конкретного вантажу, що укладається на підставі річного" [2]. Далі Л. Я. Свистун писала: "Виходячи з того, що кожна із сторін договорів перевезення конкретного вантажу та річного договору одночасно наділена правами та обов'язками, з'ясовано, що ці договори є двосторонніми. Виконання перевізником обов'язку з переміщення вантажу передбачає визначену зустрічну дію з боку вантажовідправника (внесення провізної плати), тому договори перевезення конкретного вантажу є відплатними. Довгострокові (річні) договори слід віднести до безвідплатних, тому що зустрічні дії суб'єктів договору взаємно не компенсуються. ... договори перевезення конкретного вантажу слід віднести до мінових (комутативних) договорів, тому що результат цих договорів повністю визначається волею та діями сторін договорів, вони є вигідними для обох сторін договорів" [3]. А далі вона додавала: "Тобто права та обов'язки суб'єктів договору можуть виникати як в момент досягнення згоди про майбутнє перевезення, так і в момент прийняття вантажу для перевезення. На цих підставах ... у першому випадку договір буде реальним, а в другому – консенсуальним. Підкреслюючи, що річні договори вважаються укладеними після досягнення згоди їх сторонами, зазначено, що вони є консенсуальними" [4]. Також Л. Я. Свистун зазначала, що договори перевезення є договорами на користь третьої особи [5].

Тому, ми можемо констатувати, що дослідники в галузі транспортного права погоджуються з тим, що договори перевезення вантажів за своїм характером є оплатними, взаємними та носять публічний характер [6]. Однак найскладнішим є питання щодо таких ознак договору як консенсуальність або реальність. Думки вчених стосовно цього питання різняться. На проблеми, що виникають при вирішенні цього питання, в радянські часи вказували Г. С. Гуревич [7], О. С. Йофе [8] та інші. Проте, дана проблема, як вказує Г. О. Єлдашов, залишилася невирішеною і в теперішній час [9].

Так, одна група цивілістів вказувала, що всі договори перевезення вантажів мають реальний характер. Інші дотримувалися протилежної точки зору і стверджували, що договір перевезення вантажів завжди є консенсуальним. Треті відносили до числа консенсуальних також і договір автомобільного перевезення вантажів і при цьому не сумнівалися

щодо реального характеру всіх інших договорів, що опосередковували перевезення вантажів.

З іншого боку, якщо розглянути підвид договору перевезення вантажу автомобільним транспортом – договір про організацію перевезень, то як вважають деякі цивілісти, – це консенсуальний, взаємний договір, що передує конкретним договорам про перевезення вантажів, тобто розглядається як "організаційна передумова". Основною метою подібних договорів, на думку Т. Є. Абової, є регулювання в ході виконання процесу перевезення таких взаємовідносин сторін, які не отримали достатньої нормативного вирішення, а також сприяли б виконанню процесу перевезення на даний період [10]. Правовою метою цього договору є впорядкування і організація відносин сторін щодо укладення в майбутньому відповідних транспортних договорів. Це дає можливість деяким науковцям поставити питання щодо визнання даного договору попереднім. Прихильниками визнання договору про організацію перевезень попередніми виступають А. Ю. Кабалкін, Т. Є. Абова, Б. Д. Завідов, С. Ю. Морозов, Г. П. Савічев та інші. Противником такого підходу є В. В. Вітрианський.

Таким чином, можемо підсумувати, що потрібно погодитися з думкою тих авторів, що розділяють договори автоперевезення вантажів на види, а вже потім їх характеризують. Так, на наш погляд договір перевезення вантажів автомобільним транспортом слід поділити на: 1) одноразовий договір перевезення вантажу автотранспортом і 2) організаційний договір про перевезення вантажів на певний період. Перший вид договору автоперевезення є оплатним, взаємозобов'язуючим, двостороннім, міновим (комутативним) та в залежності від способу укладення реальним, а в іншому випадку – консенсуальним договором на користь третьої особи, що носить публічний характер. Другий вид договору автоперевезення є безвідплатним, консенсуальним, взаємним договором на користь третьої особи, що носить публічний характер, проте таким, що не являється попереднім.

Література:

1. Медведєв Д. К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Д. К. Медведєв ; Акад. упр. МВС України / Наукова думка.– К., 2010.– 20 с.– С. 17.
2. Свистун Л. Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Л. Я. Свистун ; НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького / Наукова думка.– К., 2005.– 18 с.– С.15.

3. Свистун Л. Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Л. Я. Свистун ; НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького / Наукова думка.– К., 2005.– 18 с.– С. 10.

4. Свистун Л. Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Л. Я. Свистун ; НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького / Наукова думка.– К., 2005.– 18 с.– С. 10.

5. Свистун Л. Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Л. Я. Свистун ; НАН України. Ін-т держави і права ім. В. М.Корецького / Наукова думка.– К., 2005.– 18 с.– С. 11.

6. Елдашов Г. А. Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом: Дис. ... канд. юрид. наук / Наукова думка.– М., 2006.– С. 16.

7. Гуревич Г. С. К вопросу о правовой природе договора перевозки грузов // Учен. зап. Кншинев. ун-та.– Кишинев: Государственное издательство Молдавии, 1964.– С. 42-43.

8. Иоффе О. С. Обязательственное право. -М.: Юрид. лит., 1975.– 872 с.

9. Елдашов Г. А. Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом: Дис. ... канд. юрид. наук / Г. А. Елдашов // БЕК.– М., 2006.– С. 17-24.

10. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации / Под ред. Т. Е. Абовой, В. Б. Ляндреса // Консум-Инфо.– М., 1998.– С. 17.

УДК 347.453.031:656.7.076.4(043.2)

Вознюк В. В.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

СТОРОНИ ДОГОВОРУ ОРЕНДИ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Правовий статус сторін за договором оренди повітряного судна має багато особливостей. Предметом договору найму транспортного засобу може бути повітряне судно. Проте поняття повітряного судна є досить широким. Зокрема, одне з визначень повітряного судна наводиться у

п.79 ч.1 ст.1 Повітряного кодексу України від 19.05.2011 р., де зазначено, що повітряне судно – це апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні [1, с. 4] .

Фактично немає суперечностей щодо правового статусу орендодавця, оскільки відповідно до загальних положень про найм ним може бути власник речі або інша особа, уповноважена на укладення договору найму. Лише в одному підзаконному нормативному акті міститься визначення орендодавця повітряного судна. Зокрема, у Положенні про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден, затвердженому наказом Державіаслужби від 30.12.2005 р. № 995, зазначено, що орендодавець повітряного судна – це фізична або юридична особа, власник або представник власника повітряного судна, що здається в оренду (аб.18 п.1.4 Положення). В інших підзаконних актах, які регулюють відносини найму повітряного судна, спеціальних вимог до орендодавця не міститься взагалі.

У Повітряному кодексі України не міститься спеціальних вимог до орендаря. У підзаконних актах міститься більш детальне регулювання правового статусу орендаря. Зокрема, у Положенні про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден, затвердженому наказом Державіаслужби від 30.12.2005 р. №995, зазначено, що орендар – це фізична або юридична особа, яка за договором оренди взяла повітряне судно у тимчасове платне користування (аб.17 п.1.4 Положення).

Проаналізувавши Правила сертифікації експлуатантів, затверджених наказом Державіаслужби від 20.09.2005 р. № 684, можна зробити висновок, що орендар може мати статус експлуатанта (п.8.2 цих Правил).

Отже, в багатьох нормативно-правових актах по-різному визначаються вимоги до орендаря і при цьому всі визначення наголошують на певні ознаки, характерні для орендаря. Проте, слід внести певну чіткість в регулювання цих відносин та визначити, хто може бути орендарем, оскільки на даний час не зовсім зрозуміло, чи може, наприклад, будь-яка фізична чи юридична особа бути орендарем повітряного судна, чи вона обов'язково повинна наділятися статусом експлуатанта або заключати з експлуатантом відповідний договір на експлуатацію (обслуговування) повітряного судна.

Отож, орендарі є суб'єктами авіаційної діяльності, поряд з власниками і експлуатантами. Такий висновок можна зробити з аналізу п.1.1 Положення про реєстрацію цивільних повітряних суден. У багатьох нормативно-правових актах слова "власник", "орендар", "експлуатант"

вживаються в одному переліку, як синоніми, проте це не зовсім так, оскільки експлуатант може бути або власником, або орендарем. Зокрема, відповідно до п.6.1.4 Правил сертифікації експлуатантів експлуатанту, який пропонує авіаційні послуги, пот-рібно бути власником (чи мати в оперативному управлінні) не менш як одного повітряного судна транспортної категорії або бути користувачем одного повітряного судна транспортної категорії на підставі договору про довгострокову, не менш ніж 3 роки, оренду повітряного судна [2, с. 7].

Визначення поняття "експлуатант" наводиться у п.36 ч.1 ст.1 Повітряного кодексу України від 19.05.2011 р., де зазначено, що експлуатант – це юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден. Таке ж визначення міститься і у аб.16 п.1.5 Правил реєстрації цивільних повітряних суден. Отже, якщо узагальнити поняття "експлуатант", можна стверджувати, що експлуатант – це суб'єкт авіаційної діяльності, який є власником або наймачем повітряного судна (суден), та який здійснює експлуатацію повітряного судна або пропонує свої послуги в цій галузі. Статус експлуатанта засвідчується сертифікатом. Сертифікат експлуатанта – це юридичний документ, який дозволяє експлуатанту виконувати певні комерційні повітряні перевезення. Це визначення сертифікату міститься у ч.20 п.1.4 Положення про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден. Натомість орендар – це особа, яка є стороною в договорі найму (оренди) повітряного судна, тобто яка бере повітряне судно в користування за плату на певний строк. Договір може бути укладений з метою здійснення польотів в особистих цілях, для здійснення систематичних повітряних перевезень або для іншої мети -використання для будь-яких цілей, в тому числі ті, які не передбачають здійснення польотів. Правовий статус експлуатанта визначається Правилами сертифікації експлуатантів, затверджених наказом Державіаслужби від 20.09.2005 р. № 684. Таким чином, орендарем повітряного судна може бути або юридична особа, або дієздатна фізична особа.

Слід звернути увагу також на те, що орендар повітряного судна, який має статус експлуатанта, повинен отримати дозвіл на експлуатацію контрактного повітряного судна в Укравіатрансу. Також сторони договору оренди повітряного судна повинні узгоджувати з Укравіатрансом усі зміни і доповнення, які вносяться до договору і стосуються вимог безпечної експлуатації повітряного судна. Про це зазначено у п. 2.3 Положення про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден [3, с. 1].

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>.
2. Положення про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден: Наказ Державіаслужби від 30.12.05 №995.0. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://avia.gov.ua/documents/Normativno-pravova-baza/perelik-aktiv/30223_14.html
3. Правила сертифікації експлуатантів: Наказ Державіаслужби від 20.09.2005 р. №684. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0558-10>.
4. Дзера О. В. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: У 2 т.– 3-є вид., перероб. і доп. / За ред. О. В. Дзери (кер. авт. кол.), Н. С. Кузнецової, В. В. Луця.– К.: Юрінком Інтер, 2008. – 1088 с.

УДК 347.763:629.73(043.2)

Волкогонова Д.Ю.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

Сазонов О.Т.,
студент,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник Білоусов В.М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ АВІАЦІЙНОГО СТРАХУВАННЯ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ

Роль і місце авіаційної галузі в країні обумовлює необхідність розвитку ринку страхових послуг для неї. Авіаційне страхування виникло на початку ХХ ст., у період Першої світової війни. Один із перших полісів страхування повітряного судна було видано у Лондоні. Нині Лондонський страховий ринок залишається одним із основних центрів авіаційного страхування і перестрахування. За розміром страхових сум авіаційні ризики є одними з найбільших узагалі з усіх видів страхування (десятки, сотні мільйонів, а іноді й мільярди доларів). Авіаційне страхування є недешевим видом страхування, досить дорогим воно стало після 11 вересня 2001 р. Щоб розмістити такі ризики, потрібно не лише залучати фінансові можливості національного страхового ринку, а й вдаватися до послуг міжнародного страхового ринку. Таку роботу не-

можливо здійснити без наявності договорів перестрахування з національними страховиками та міжнародними страховими брокерами [2].

Розрізняють обов'язкове та добровільне авіаційне страхування. Обов'язковість низки авіаційних видів страхування обумовлена міжнародними конвенціями з цивільної авіації, до яких приєдналася Україна, та внутрішніми законодавчими актами. Добровільні види авіаційного страхування – це широкий спектр в основному страхування майна та страхування відповідальності різних підприємств і організацій, котрі беруть участь у функціонуванні цивільної авіації.

Порядок та умови проведення авіаційних видів страхування є специфічними і потребують докладного висвітлення. Це, зокрема, зумовлено такими чинниками: авіаційне страхування має справу з особливими, відмінними від інших видів майна ризиками; значний розмір страхових сум передбачає узгодження дій страховиків і перестраховиків; авіаційні ризики можуть тягти за собою катастрофічні та кумулятивні збитки; авіаційне страхування тісно пов'язане з міжнародним страховим ринком; авіаційне страхування регулюється як національним, так і міжнародним правом; для проведення операцій з авіаційного страхування потрібна розвинена спеціалізована інфраструктура; авіаційні ризики висувають високі вимоги до професійної підготовки фахівців, які здійснюють їх страхування.

В Україні обов'язкове авіаційне страхування включає такі види:

1. Страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошти, вантажу (відповідальність перед пасажиром є застрахованою за наявності у нього авіаквитка з моменту реєстрації до моменту, коли він залишив перон аеропорту. За шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів, страхова сума не повинна бути меншою під час виконання польотів у межах України – 20 тис. дол. США. За втрату або шкоду, заподіяну багажу, вантажу, пошти, – сума еквівалентна 20 дол. США за кожен кілограм. За речі, що знаходяться у пасажирів, – сума, еквівалентна 400 дол. США).

2. Страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам (страхувальником є експлуатант повітряного судна, який експлуатує його на законних підставах. Розмір страхової суми залежить від максимальної злітної маси та від польотів, які здійснюються у межах України чи є міжнародними).

3. Страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу (страхова сума за таким договором не повинна бути меншою ніж 100 000 тис. грн. за кожную застраховану особу. Прізвища та імена застрахованих осіб вносяться до страхового поліса. У

разі смерті застрахованої особи внаслідок страхового випадку спадкоємцю виплачується 100 % страхової суми, у разі встановлення застрахованій особі інвалідності I групи – 100 %, II групи – 80 %, III групи – 60 % страхової суми).

4. Страхування повітряних суден (страховим випадком є повне знищення повітряного судна, а також пошкодження окремих його частин, систем та елементів конструкції. Страхова сума не повинна бути меншою, ніж балансова вартість повітряного судна).

5. Страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт (такі особи є застрахованими з моменту заходження на борт повітряного судна з метою виконання ними своїх обов'язків до моменту сходження з нього. Страхова сума, встановлена умовами обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, не повинна бути меншою ніж 100 000 тис. грн. для кожної застрахованої особи) [1].

Страхова компанія, котра здійснює авіаційне страхування, повинна мати фахівців, які володіють не лише економікою страхування, а й глибокими знаннями з питань технічної експлуатації повітряних суден, сертифікації в цивільній авіації, правил виконання польотів і, безперечно, міжнародного права. Складність сучасної авіаційної техніки та причинно-функціональний зв'язок між елементами сучасної авіаційно-транспортної системи цивільної авіації потребують від страхової компанії використання високих професіоналів цивільної авіації на постійній основі [3].

Література:

1. Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" від 12 жовтня 2002 р. № 1535. [Електронний ресурс] – Режим доступу:

http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP021535.html.

2. Дараганова Н. В. Організація авіаційного страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу цивільної авіації / Н. В. Дараганова // *Право України*. – 2010. – №9. – С. 106-111.

3. Європейський досвід авіаційної страхової діяльності / Матеріали Міжнародної конференції 17-18 жовтня 2009 р. // *Наукова думка*. – К., 2009. – 136 с.

УДК 347.763.14: 347.828.3(045)

Загарук С. М.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м.Київ

Науковий керівник: Рассомахіна О.А., к.ю.н.

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ

Останніми роками на фоні зростання обсягів міжнародних авіаперевезень зростає й кількість позовів пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародного авіаперевезення пасажирів та їхнього багажу. Найбільш частими є випадки затримки рейсів, втрата стиковки у пункті пересадки пасажирів внаслідок затримки рейсу, анулювання рейсів, втрата чи затримка багажу тощо.

Варто окреслити коло основних нормативно-правових актів, які регулюють відносини відповідальності у сфері повітряних перевезень.

Дослідження інституту відповідальності перевізника ускладнює міжнародний характер діяльності у сфері перевезень. Оскільки перевезення вантажу здійснюються в міжнародному сполученні, тобто коли повітряні судна, вилітаючи з однієї країни, здійснюють комерційну посадку в іншій країні, а сторонами договору міжнародного перевезення частіше за все є представники різних країн, питання відповідальності перевізника регулюється не тільки національним законодавством, але й міжнародними нормативними актами (багатосторонніми та двосторонніми угодами) у сфері цивільної авіації [4].

За загальним поняттям і спираючись на норми, що визначають термін "відповідальність", поняття "юридична відповідальність перевізника вантажу" можна сформулювати так: це сукупність юридично значущих впливів на перевізника, які зумовлені недотриманням перевізником своїх зобов'язань, що виникають із договору перевезення вантажу повітряним транспортом і вимог нормативних актів у сфері здійснення перевезень [3, С. 623].

У національному законодавстві існує низка норм, які регулюють правовідносини у сфері здійснення перевезень, і, звісно, норми, які передбачають відповідальність перевізника при здійсненні таких перевезень [3, С.632].

Зокрема, ЦК України передбачає, що за договором перевезення перевізник зобов'язується доставити пасажирів, багаж чи вантаж до пункту призначення за встановлену плату. Відповідальність за прострочен-

ня у доставці (ст. 919 ЦК) передбачає зобов'язання перевізника доставити вантаж, пасажирів, багаж, 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. За загальним правилом, визначеним ЦК України, відповідальність перевізника за договором перевезення встановлюється сторонами за домовленістю, якщо інше не встановлено Кодексом, іншими законами або транспортними кодексами (статутами). Стаття 923 ЦК України визначає, що в разі прострочення доставки вантажу перевізник зобов'язаний відшкодувати іншій стороні збитки, завдані порушенням строку перевезення, якщо інші форми відповідальності не встановлені договором, транспортними кодексами (статутами). Відповідно до ст. 921 ЦК України перевізник за ненадання транспортного засобу для перевезення вантажу несе відповідальність, встановлену договором, якщо інше не встановлено транспортними кодексами (статутами). Однак перевізник вантажу звільняється від відповідальності, якщо ненадання транспортного засобу сталося не з його вини, зокрема в разі припинення (обмеження) перевезення вантажу в певних напрямках, встановленого у випадках і в порядку, передбачених транспортними кодексами (статутами). Відповідно до ст. 924 ЦК України перевізник відповідає за збереження вантажу, багажу, пошти з моменту прийняття їх до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти й усунення яких від нього не залежало. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти в розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини. Підтвердженням укладення договору перевезення пасажирів є квиток, а перевезення вантажу – так звана авіавантажна накладна. Слід зауважити, що Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу визначають випадки, коли пасажирів може бути відмовлено в перевезенні [2].

Крім того, 17 грудня минулого року Верховна Рада України ратифікувала Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, що була прийнята 28 травня 1999 року в Монреалі (Монреальська конвенція). Вона, зокрема, передбачає створення нової концепції необмеженої відповідальності (ст.ст. 21, 22), а отже, забезпечує необхідну модернізацію в ряді ключових напрямів, що пов'язані з перевезенням пасажирів і вантажу повітряним транспортом.

Отож, можна відзначити, що транспортні операції на сучасному повітряному транспорті як у світі, так і в Україні характеризуються масовістю, ритмічністю та достатньою складністю. У зв'язку з цим виникає потреба в чіткому правовому механізмі здійснення повітряних перевезень, фіксації прав та обов'язків учасників транспортного процесу і, що найголовніше, у визначенні відповідальності за безпеку перевезень, захист усіх учасників авіаційного перевезення від небажаного впливу та порушень.

Література:

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356.
2. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу. Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 23 квітня 2010 року №216 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 63. – стор.37.
3. Дзера О. В. Цивільне право України: підручник / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, Р. А. Майданика. – 3-тє вид., перероб. і допов. – К.: Юрінком Інтер, 2010. – 1176 с.
4. Позови пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.justinian.com.ua/article.php?id=2839>.

УДК 347.823(043.2)

Земляк І.Я.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ПОРУШЕНЬ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

В наш час при великих відстанях, більшість пасажирів користуються повітряним транспортом, який має перевагу над іншими видами транспорту, завдяки значно меншій витраті часу. Повітряне перевезення – перевезення пасажирів, багажу, вантажів або пошти, яке здійснюється повітряним судном. Воно здійснюється на підставі договору, загальні положення про який містяться у главі 64 ЦК України [2, с.34]. На сьогоднішній день авіаційні перевезення у світі здійснюють майже 400 авіакомпаній. Та чи всі вони дотримуються договорів повітряного перевезення?

До порушень договору перевезення, за які настає відповідальність перевізника, належать:

1. Ненадання транспортного засобу;
2. Затримка відправлення пасажирів та порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення;
3. Прострочення доставки вантажу (багажу);
4. Втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу (багажу).

Нині існує багато порушень у сфері повітряних перевезень, найпоширенішими з яких втрата багажу та затримка рейсів.

Втрата багажу – факт неприбуття багажу до аеропорту призначення. Останнім часом пасажирів дедалі частіше скаржаться на недобросовісний перевіз свого багажу авіаперевізниками. За 2011 рік авіакомпаніями України було втрачено 500 тис. валіз, що перевищило цифри 2010 року на 20%. При цьому близько 2,5% бувають загублені або вкрадені ще на землі. Основною причиною авіакомпанії називають дуже короткий час завантаження, але не менше заважає доставка і неправильне заповнення етикеток. Згідно статті 924 Цивільного кодексу України "... Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини". На прикладі ситуацій, які спостерігаємо у засобах масової інформації можна зробити висновок, що авіаперевізники, які не доставили багаж у відповідний термін і місце, найчастіше не несуть відповідальності за затримку багажу. Але таке обмеження не передбачає можливості стягнення упущеної вигоди (неодержаних доходів) і є необґрунтованим, а, отже, законодавець має звернути увагу на закріплення повної відповідальності авіаперевізника.

Також однією з найпоширенішою проблемою є затримка рейсів. Як приклад, свідчить нещодавня подія, яка відбулася влітку в аеропорту "Бориспіль". Пасажирів очікували рейс 12 годин, не маючи змоги вилетіти на відпочинок до Туреччини. Звичайно, з боку аеропорту було приділено багато уваги пасажирів, але ніхто не компенсував те, що один день відпочинку пасажирів втратили. Хоча, згідно статті 922 ЦКУ "За затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежа-

ли від перевізника" [1, с. 120]. Пасажир має право на компенсацію від авіаперевізника і надання допомоги у разі відмови у перевезенні, скасування чи тривалої затримки рейсу, зниження класу обслуговування пасажирів у порядку, встановленому законодавством України, авіаційними правилами та міжнародними договорами України.

Таким чином, договір повітряного перевезення пасажирів та багажу є цивільно-правовим договором про надання перевізних послуг, на який поширюється норми як загальних положень про зобов'язань ЦК України (глави 47-53), так і спеціальні норми глави 64 "Перевезення".

Отже, авіаперевізник несе відповідальність за порушення договору повітряного перевезення, але не в повному обсязі. Саме тому, законодавцю потрібно звернути увагу на систему авіаперевезень та удосконалити її.

Література:

1. Цивільний кодекс України: – К.: Велес, 2011.– 304 с.
2. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.

УДК 347.828:368.24(043.2)

Козіна П. Ю.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Рассомахіна О. А., к.ю.н.

СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКА

Сьогодні до послуг авіаперевізників звертаються все частіше, що пов'язано з важливістю економії часу та порівняно доступної вартості квитків. Проте, незважаючи на численні переваги, авіаційній галузі притаманна велика кількість ризиків. Саме тому все більш актуальним стає авіаційне страхування, оскільки забезпечує страхувальника захистом від втрат, що виникають в процесі виробництва, використання або експлуатації авіаційної техніки.

Під авіаційним страхуванням розуміють загальну назву комплексу майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством [8, С. 354].

Страхування відповідальності авіаперевізника регулюється як нормами міжнародних угод та договорів, так і внутрішнім законодавством України. Згідно з ст. 118 Повітряного Кодексу України авіаперевізник зобов'язаний страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу і пошті. Відповідно до ст. 7 Закону України "Про страхування" від 7 березня 1996 року авіаційне страхування цивільної авіації визнано обов'язковим видом страхування. Як зазначено у Постанові Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" від 12 жовтня 2002 року, обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації включає: – страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошті, вантажу; – страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам; – страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу; – страхування повітряних суден; – страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт.

Згідно з п. 8 цієї ж Постанови об'єктом страхування відповідальності є майнові інтереси страхувальника, які виникають внаслідок зобов'язання відшкодувати у порядку, встановленому законодавством, пасажиром (спадкоємцям), вантажовласникам збитки, заподіяні внаслідок страхового випадку. У п.9 зазначається, що відповідальність перед пасажиром вважається застрахованою за наявності у пасажирів авіаквитка з моменту його реєстрації та внесення до поіменного списку перевізника до моменту, коли він (пасажир) залишив перон аеропорту під наглядом уповноваженої особи повітряного перевізника [4].

Серед міжнародних актів, які регулюють авіаційні перевезення, на даний момент неабияку роль відіграє Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року, яка набула чинності 4 листопада 2003 року. Для України Монреальська конвенція набула чинності 6 травня 2009 року відповідно до Закону України "Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень" від 17 грудня 2008 року. Її прийняття обумовлено недосконалістю Варшавської системи, яка діяла раніше, а також необхідністю оновлення, гармонізації та подальшої кодифікації правил повітряного перевезення з метою закріпити норми відповідальності авіаперевізника, які б відповідали умовам сучасної авіації. Особливістю Монреальської конвенції є те, що в ній у ст.50 вперше передбачено положення щодо обов'язкового страхування авіаперевізником своєї відповідальності [5].

Внаслідок ратифікації Україною даної конвенції стосовно українських пасажирів міжнародних рейсів почав діяти принцип повного відшкодування, який полягає у тому, що перевізник несе відповідальність за шкоду, спричинену як життю чи здоров'ю пасажирів, так і його багажу. Відповідно до ст. 21 Конвенції компенсація за шкоду у першому випадку складе 100 000 спеціальних прав запозичення (СПЗ) за кожного пасажирів. Не несе ж відповідальності перевізник за шкоду, компенсація якої перевищує вказану суму лише у тому випадку, коли доведе, що така шкода не була заподіяна недбалістю або бездіяльністю перевізника чи його службовців або виникла виключно в результаті недбалості, неправомірних дій, бездіяльності третьої сторони.

Відповідно до пунктів 1 та 2 ст. 18 Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень перевізник також несе відповідальність за шкоду, що виявилась у знищенні, втраті чи пошкодженні вантажу під час повітряного перевезення, за винятком шкоди, що стала наслідком: – властивого вантажу дефекту, якості або вади; – неправильної упаковки вантажу відповідальної особи, крім перевізника, його працівників або агентів; – актом війни або збройного конфлікту; – акту органу державної влади, пов'язаного з ввозом, вивозом або транзитом вантажу [2].

Таким чином, Конвенція вводить в дію двухрівневу систему: перший рівень означає об'єктивну відповідальність у розмірі 100 000 СПЗ незалежно від вини перевізника, а другий базується на презумпції вини перевізника і не передбачає ліміту, обмеження відповідальності.

Що стосується порядку виплати компенсації за заподіяну шкоду, то відповідно до п.13 Постанови Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації", страхова сума не повинна бути меншою:

за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів:

а) під час виконання польотів у межах України – суми, еквівалентної 20 000 доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожне пасажирське крісло і відповідно до кількості пасажирських крісел, передбаченої сертифікатом експлуатанта повітряного судна. Страховик сплачує страхове відшкодування кожному пасажирів або його спадкоємцю;

б) під час виконання міжнародних польотів – у межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни (у тому числі для військових та пов'язаних з ними ризиків), на території якої здійснюються пасажирські перевезення, відповідно до уніфікованих умов об'єднання лондонських страховиків або інших умов, що застосовуються у між-

народній практиці;

за втрату або шкоду, заподіяну багажу, пошті або вантажу, – суми, еквівалентної 20 долларам США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожен кілограм ваги;

за речі (поклажу), що знаходяться у пасажирів – суми, еквівалентної 400 долларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку.

Підсумовуючи вищевикладене, можна зробити висновок про важливість такого різновиду обов'язкового страхування цивільної авіації як страхування відповідальності авіаперевізника. Це, в першу чергу, пов'язано з тим, що подібне страхування спрямоване як на захист майнових прав осіб, постраждалих у результаті дії або бездіяльності страхувальника, так і на захист фінансового стану самого страхувальника. Страхування відповідальності авіаперевізника передбачає повне відшкодування завданої шкоди, спричиненої як життю чи здоров'ю пасажирів, так і його багажу, вантажу. Приєднавшись до Монреальської конвенції, Україна зробила реальний крок в рамках інтеграції до сучасних світових стандартів безпеки повітряного сполучення, а також підтвердила своє прагнення до підвищення безпеки польотів.

Література:

1. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №18. – Ст. 78.

2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, ІКАО, Міжнародний документ від 28.05.1999 // Офіційний вісник. – 2009. – № 33. – стор. 169.

3. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №48-49. – Ст.536.

4. Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 року № 1535// Офіційний вісник України. – 2002. – №42. – С.157.

5. Боричевский В. Реалии украинского рынка авиастрахования после ратификации Монреальской Конвенции. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://tristar.com.ua/1/art/realii_ukrainskogo_rynka_aviastrahovaniia_posle_ratifikatsii_monrealskoi_konventsii_14890.html.

6. Григоров О. Конвенційні стандарти відповідальності повітряного перевізника та законодавча практика України [Електронний ресурс] – Режим доступу:

http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Ushchmp/2008/articles/2008-2-1-Grygorov.pdf.

7. Онищенко О. А. Тенденції розвитку міжнародного повітряного законодавства [Електронний ресурс] – Режим доступу:

http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Dtr_pravo/2012_1/files/LA112_46.pdf.

8. Світлична О. С. Сучасний стан та перспективи розвитку авіаційного страхування в Україні / О. С. Світлична // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2012. – №1. – С. 351-360.

УДК 656.7.072:656.7.073(043.2)

Кохан Б. А.,

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ДЕЯКІ АСПЕКТИ ДОГОВОРІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ

Повітряний транспорт має велике значення в міжнародних пасажирських перевезеннях, а також у країнах з великою територією (Росія, США, Канада, Китай тощо). Особливо великий обсяг роботи виконують авіакомпанії США (1/2 пасажироперевезень і 1/3 вантажоперевезень світу), а також Росії, Японії, Великобританії, Франції, Німеччини, Австралії, Канади, Сінгапура. Мережі авіаліній провідних авіафірм вкривають весь світ. Найбільші авіакомпанії – "Пан-Американ" і "Дельта" (США), "Джал" (Японські авіалінії), "Бритіш Ейрвейзс" (Великобританія), "Ейр Франс" (Франція), "Люфтганза" (ФРН), "Сінгапур Ейрлайнзс" (Сінгапур), "Аерофлот" (Росія). Україна тільки недавно з'явилася на світових авіалініях, та шляхи літаків фірм "Ейр Юкрейн" ("Авіалінії України") та "Ейр Юкрейн Інтернешнл" ("Міжнародні авіалінії України") пролягли вже в десятки країн світу [8].

Міжнародним повітряним перевезенням називається переміщення вантажів, що здійснюється повітряними судами між двома чи більше державами. Авіація як галузь – це усі види підприємств, організацій, установ, діяльність, яких спрямована на організацію і використання повітряного простору людством за допомогою літальних апаратів.

Стаття 33 Конституції України гарантує свободу пересування для всіх, хто на законних підставах перебуває на території України, а також право вільно залишати територію України [1]. Відповідно дане право особа може реалізовувати використовуючи авіатранспорт як засіб пересу-

вання. Перевезення не може здійснюватись без відповідного правового регулювання. Глава 64 Цивільного кодексу України (надалі – ЦК України), присвячена перевезенню. Відповідно у п.1 ст. 908 ЦК України зазначається, що перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення [3].

Повітряні перевезення пасажирів регулюються також Господарським кодексом України [5], Варшавською конвенцією 1929 р., Конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. [2], Повітряним кодексом України [4].

У цивільному праві окремо виділяють договір перевезення вантажу, договір перевезення пасажирів та багажу, договір чартеру (ст. 909, ст. 910, ст. 912 ЦК України відповідно).

Суб'єктами правовідносин, що виникають в сфері повітряного перевезення, є авіаційний перевізник і пасажир.

Окремою статтею законодавець виділив і права пасажирів (ст. 911 ЦК України). Останніми роками на фоні зростання обсягів міжнародних авіаперевезень зростає й кількість позовів пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародного авіаперевезення пасажирів та їхнього багажу. Найбільш частими є випадки затримки рейсів, втрата стиковки у пункті пересадки пасажирів внаслідок затримки рейсу, анулювання рейсів, втрата чи затримка багажу тощо [7].

Всі іноземні авіалінії, які діють на території України, мають статус представництва. Цю обставину пасажирів при пред'явленні позову, а суди – при відкритті провадження у справі, рідко враховують, і відповідачем зазначають представництво іноземних авіаліній, а не самі авіалінії. Це є неправильним застосуванням норм матеріального та процесуального права, адже відповідно до ч. 3 ст. 95 Цивільного кодексу України представництва не є юридичними особами. А відповідно до статті 28 Цивільного процесуального кодексу України (надалі – ЦПК України), здатність мати цивільні процесуальні права та обов'язки сторони (цивільну процесуальну правоздатність) мають усі фізичні та юридичні особи. Згідно зі статтею 29 ЦПК України [6], здатність особисто здійснювати цивільні процесуальні права та виконувати обов'язки в суді (цивільну процесуальну дієздатність) мають фізичні особи, які досягли повноліття, а також юридичні особи. Таким чином, представництво іноземних авіаліній не може бути самостійним відповідачем у суді.

Так, як останнім часом зросла кількість міжнародних авіаперельотів, то відстоюючи свої порушені права, як пасажирів авіатранспорту, особи звертаючись до суду посилаються на конвенції, які регулюють міжнародні повітряні перевезення. Виникають ситуації коли окремі конвенції

не ратифіковані у певній країні і в такому випадку посилання на їх норми не матиме юридичної сили.

При пред'явленні претензій та позовів до авіаперевізника з 06.05.2009 року з'явилась можливість посилатись на Конвенцію "Про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень" [2], до того як вона набрала чинності для України, посилання на дану конвенцію було найпоширенішою помилкою позивачів при пред'явленні претензій та позовів до авіаперевізника [7].

Відтак, на даний момент існує безліч проблем пов'язаних з правовим регулюванням перевезень, але з урахуванням позитивних тенденцій щодо зацікавленості українських законодавців у проблемах правового регулювання даних відносин, прийняття Повітряного кодексу України, можна зробити висновок, що українське законодавство рухається шляхом вдосконалення в даній сфері суспільних відносин.

Література:

1. Конституція України (Основний закон): Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №30.
2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс]: Законодавство України – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_594.
3. Цивільний кодекс України: – К.: Велес, 2011. – 304 с.
4. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс]: Законодавство України – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.
5. Господарський кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. Станом на 20 серпн. 2012 р.: (офіц. Текст). – К.: Паливода А.В., 2012. – 212 с. – (Кодекси України).
6. Цивільний процесуальний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. Станом на 22 серпн. 2012 р.: (офіц. Текст). – К.: Паливода А.В., 2012. – 204 с. – (Кодекси України).
7. Гук А. Позови пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародних повітряних перевезень. [Електронний ресурс]: Видавнича організація "Юстиніан". Юридичний журнал. – Режим доступу: <http://www.justinian.com.ua/article.php?id=2564>.
8. Перевезення авіатранспортом. [Електронний ресурс]: Виртуальний мир користувача – Режим доступу: <http://www.virtual.ks.ua/essays-term-papers-and-diplomas/386-transportation-by-air.html>.

Петрина Н.О.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

У ст. 909 ЦК України закріплено загальне визначення договору перевезення вантажу: за даним договором одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [1, ст. 261].

Відповідальність перевізника настає у разі:

- 1) ненадання транспортного засобу;
- 2) втрати, нестачі, пошкодження, псування вантажу;
- 3) прострочення доставки вантажу;
- 4) подачі під навантаження непридатного транспортного засобу тощо.

Втратою вантажу слід вважати протиправну неவிдачу перевізником вантажу протягом строків, встановлених транспортними кодексами і статутами, внаслідок його вибуття з-під відання перевізника (фізичної загибелі, крадіжки тощо) або затримання в дорозі. На повітряному транспорті втраченим вважається вантаж, якщо він не виданий на вимогу одержувача протягом 10 днів з моменту закінчення строку доставки.

Нестача вантажу – це видача перевізником одержувачу вантажу в меншій кількості, ніж було прийнято за одним транспортним документом від відправника. Нестача вантажу може бути наслідком несправності транспортних засобів, а також протиправних дій працівників перевізника або третіх осіб.

Псування вантажу – це хімічні та (або) біологічні зміни вантажу, а пошкодження – це зміни його фізичного стану, що сталися внаслідок недотримання правил транспортування вантажу (температурного режиму, розміщення, упаковки тощо) і негативно позначаються на можливості його подальшого використання.

Однією з умов відповідальності перевізника є наявність у його діях чи бездіяльності вини у заподіянні шкоди. Законодавець, зазвичай, вихо-

дить з презумпції вини перевізника в заподіянні збитків. Зокрема, в ч. 2 ст. 924 ЦК України зазначено, що перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо не доведе, що це сталося не з його вини. У ст. 923 Цивільного кодексу України прямо не передбачається обов'язковість встановлення вини для застосування відповідальності перевізника за прострочення доставки вантажу. Однак при вирішенні цього питання слід керуватися ст. 614 Цивільного кодексу України, за якою відповідальність особи, яка порушила зобов'язання, настає за наявності її вини, якщо інше не встановлено договором або законом [1, ст. 181]. Таким чином, оскільки законом інше не встановлено, то має застосовуватися загальне правило ст. 614 Цивільного кодексу України про обов'язковість встановлення вини в діях порушника зобов'язання (перевізника).

У ст. 923 Цивільного кодексу України не обмежуються розмір збитків, які мають відшкодовуватися перевізником у разі прострочення доставки вантажу. У зв'язку з цим необхідно визнати п. 20.5.1 Правил повітряних перевезень вантажів, яким передбачено відповідальність повітряного перевізника у розмірі фактичних збитків таким, що суперечить змісту ст. 923 Цивільного кодексу України. Згідно з п. 20.5.1 Правил повітряних перевезень вантажів, якщо вантажовідправник задекларував цінність і оплатив відповідний збір, відповідальність перевізника у разі знищення, втрати, ушкодження чи затримки цього вантажу обмежується його задекларованою цінністю [2].

Оскільки в Повітряному та Господарському кодексах України не визначаються конкретні міри відповідальності перевізника за прострочення доставки вантажу, за це порушення має наступати відповідальність у вигляді відшкодування збитків відповідно до ст. 923 Цивільного кодексу України. У даному випадку при визначенні збитків слід враховувати реальні збитки та упущену вигоду [1, ст. 266]. Тут виникають суперечності з п. 20.1.1 "Правил повітряних перевезень вантажів", за яким перевізник не несе відповідальності за недержану вигоду (прибутки) [2].

Норми, що регулюють повітряні перевезення вантажів, не містять правил про співвідношення стягуваних збитків і неустойки за порушення зобов'язання [3, ст. 101]. Коли договором чи законом встановлено неустойку у випадку порушення договору перевезення повітряним транспортом, має стягуватися неустойка у повному обсязі незалежно від відшкодування збитків відповідно до ст. 624 Цивільного кодексу України (штрафна неустойка).

Враховуючи актуальність проблеми повітряних перевезень вантажів

в Україні, можна зробити висновок щодо необхідності вдосконалення національного законодавства, зокрема Цивільного і Повітряного кодексів України.

Література:

1. Цивільний кодекс України: – К.: Велес, 2011.– 304 с.
2. Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів // Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14.03.2006 р. №186 [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0705-06>.
3. Безлюдько І.О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України // Дис. канд. юрид. наук: Національна академія внутрішніх справ України.– К.– 2005 – 197 с.

УДК 347.:656.7(043.2)

Поліщук Л.І.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет
Науковий керівник: Оніщенко О.В., к.ю.н., доцент

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ДОГОВОРУ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

Науково-технічний прогрес авіаційної галузі та збільшення загальної кількості авіаперевезень пасажирів зміцнили культурні, соціальні та економічні суспільні відносини. Загальне збільшення перевезень констатує зростання кількості договорів повітряного перевезення пасажирів, але, разом з тим існують проблемні моменти договору перевезення. Одним із таких моментів є обмежене визначення поняття договору повітряного перевезення пасажирів, на відміну від міжнародних актів.

Згідно п. 78 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України повітряне перевезення – перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення. Відповідно до Правил повітряного перевезення пасажирів або багажу перевезення – транспортування пасажирів та багажу на повітряних суднах, що здійснюється відповідно до договору перевезення, при якому згідно з визначенням сторін пункт відправлення і пункт призначення незалежно від того, була чи ні зупинка в перевезенні або перевантаження, розміщені або на території двох різних

країн, або на території однієї країни, якщо узгоджена зупинка передбачена на території іншої країни. У цих Правилах під терміном "перевезення" також розуміється транспортування пасажирів і/або багажу на повітряних суднах між двома пунктами, які розміщені на території України.

Визначення поняття договору повітряного перевезення закріплене у ЦКУ. 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 [1, ст. 910].

ЦК містить загальні правила, які не відображають специфіку перевезення пасажирів різними видами транспорту. Більш детальна регламентація повинна забезпечуватися спеціальними нормативними актами у сфері повітряних перевезень основним з яких є ПК. Відповідно доцільно закріпити у ПК не тільки визначення договору чартеру, але і визначення договору повітряного перевезення пасажирів, яке дозволить не тільки однозначно встановити сторони договору повітряного перевезення пасажирів, але і визначити істотні умови договору повітряного перевезення пасажирів зокрема предмет, місце та строк виконання договору.

Договір повітряного перевезення пасажирів є публічним договором, оскільки авіакомпанія як комерційна організація не вправі відмовити пасажирів в укладенні договору перевезення. У той же час, договір повітряного перевезення пасажирів є і договором приєднання, оскільки пасажир укладає договір на умовах, що визначаються перевізником. Умовами укладення договору повітряного перевезення пасажирів є не тільки оплата пасажиром квитка, але й обов'язкове виконання вимог авіаційної безпеки – реєстрація пасажирів, передпольотний огляд, а при міжнародній повітряній перевезенні – виконання вимог митного та міграційного контролю, тобто договір повітряного перевезення включає і виконання пасажиром публічних обов'язків, що являється певною характерною особливістю даного договору.

Договір повітряного перевезення пасажирів за своєю правовою природою є двосторонньою угодою, а це означає, що для визнання договору укладеним необхідно зустрічне й узгоджене волевиявлення двох сторін. Договір перевезення пасажирів, на відміну від договору перевезення вантажу укладається до того, як пасажир довіряє себе перевізнику. Договір перевезення пасажирів є оплатним. Володіння рядом кате-

горій пасажирів правом на безкоштовний проїзд на відповідних видах транспорту не позбавляє даний договір платного характеру.

Також необхідно звернути увагу на те, що включення законодавцем в єдине поняття договорів перевози як пасажирів так і багажу не надає підстав для того, щоб вважати їх єдиним договором з правової точки зору, виходячи з того що договір перевезення пасажирів є консенсуальним, а багажу – реальним.

Пасажир допускається до перевезення тільки за наявності у нього дійсного квитка, належним чином оформленого та виданого перевізником або уповноваженою ним агентом. Квиток дійсний для перевезення пасажирів та його багажу від пункту відправлення до пункту призначення за маршрутом і класу обслуговування, вказаного в ньому. Зберігати квиток потрібно до кінця поїздки, а якщо є підстави для пред'явлення претензії, то до її дозволу. Однак відповідно до Варшавської конвенції відсутність, неправильність або втрата проїзного квитка не впливають ні на існування, ні на дійсність договору про перевезення. Іншими словами, пасажир може відстояти свої права і втративши квиток, але якщо він буде збережений його, зробити це буде набагато простіше. Але зрозуміло, що на практиці дуже часто бувають випадки, коли пасажир втративши відповідний квиток не може довести факт укладення договору повітряного перевезення, тобто, таким чином порушуються гарантії встановлені міжнародними договорами.

Отже, при здійсненні договору міжнародного повітряного перевезення пасажирів та багажу пасажир виступає в якості споживача наданої перевізником послуги. Сучасне міжнародне регулювання і, насамперед Монреальська конвенція виходять з необхідності юридичного однаковості в забезпеченні захисту інтересів споживачів при повітряних перевезеннях.

Література:

1. Цивільний Кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV // Відомості Верховної Ради. – 2003. – №№ 40-44. – ст. 356.
2. Машин В. В. Особенности договора воздушной перевозки пассажиров / В. В. Машин // Предпринимательское право. – № 4. – 2011. – С. 15.

Самборська А. Г.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м.Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

СТРАХУВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ У МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ

Питання міжнародних транспортних перевезень – одні з найскладніших у міжнародному комерційному праві. Перевезення товарів – справа, пов'язана з ризиком.

Авіаційне страхування – це загальна назва комплексу майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством.

Розрізняють обов'язкове та добровільне авіаційне страхування. Обов'язкове авіаційне страхування обумовлене міжнародними конвенціями з цивільної авіації, до яких приєдналася Україна, та внутрішніми законодавчими актами [1, с. 198].

Добровільні види авіаційного страхування – це широкий спектр в основному страхування майна та страхування відповідальності різних підприємств і організацій, котрі беруть участь у функціонуванні цивільної авіації.

Основними чинниками, які визначають особливості порядку та умов різноманітних видів авіаційного страхування, є:

- авіаційне страхування має справу з особливими, відмінними від інших видів майна ризиками;
- значний розмір страхових сум передбачає узгодження дій страховиків і перестраховиків;
- авіаційні ризики можуть тягти за собою катастрофічні та кумулятивні збитки;
- авіаційне страхування тісно пов'язане з міжнародним страховим ринком;
- авіаційне страхування регулюється як національним, так і міжнародним правом;
- для проведення операцій з авіаційного страхування потрібна розвинена спеціалізована інфраструктура;
- авіаційні ризики висувають високі вимоги до професійної підготовки фахівців, які здійснюють їх страхування.

При укладанні договорів авіаційного страхування потрібно мати на увазі, що в цивільній авіації дуже поширені оренда, лізинг, застава повітряних суден та обмін повітряними суднами між авіаексплуатантами. Така практика вимагає від усіх учасників страхової угоди точного визначення, хто саме та в яких випадках несе відповідальність і яку частку страхової суми отримує у разі настання страхового випадку. Виникає поняття співстрахувальника або додатково застрахованого. У будь-якому випадку страхувальник повинен інформувати страховика про передачу повітряного судна іншій авіакомпанії та зміну відповідальності.

Особливістю практики авіаційного страхування є те, що поліс або сертифікат – це лише документ, що підтверджує факт страхування, але не є самим договором страхування. Згідно з Повітряним кодексом поліс страхування є обов'язковим бортовим документом. Звичайно, він не повинен бути об'ємним і повинен мати "міжнародно визнану форму", що передбачає відповідний текст англійською мовою (саме англійська є міжнародно визнаною авіаційною мовою) з обов'язковим зазначенням страховика та перестраховувального брокера. Як правило, авіаційні ризики розміщуються на національному та міжнародному страховому ринку через міжнародних страхових-перестраховувальних брокерів. Найвідоміші та найбільші міжнародні брокери в авіаційному та космічному страхуванні – це MARSH, AON та "Willis Faber". В авіаційному страхуванні застосовуються єдині правила страхування з метою визначення єдиного підходу при укладанні договорів авіаційного страхування, визначення термінології, страхових ризиків, страхових випадків та страхових виплат [2, с. 205].

Умови, на яких укладається договір страхування, та умови, на яких авіаційні ризики перестраховуються, безперечно, мають бути абсолютно однаковими, особливо коли ризики перестраховуються на міжнародному страховому ринку. У міжнародній практиці авіаційного страхування застосовуються уніфіковані умови та застереження міжнародного страхового ринку. Слід звернути увагу, що згідно з Чиказькою конвенцією всі аварійно-рятувальні роботи та розслідування авіаційної події здійснюються виключно державними авіаційними властями тієї країни, на території якої сталася ця подія.

Таким чином, основними особливостями авіаційного страхування є:

- комплектність (майнове, особисте, відповідальності);
- великі розміри страхових сум, визначених у валюті різних країн;
- дія полісів усередині країни та за її межами, тобто авіаційне страхування має міжнародний характер за визначенням;

- значна акумуляція ризиків;
- необхідність перестраховування ризиків на міжнародному страховому ринку.

Література:

1. Базилевич В. Д. Страхова справа: Підручник / за ред. В. Д. Базилевича, К. С. Базилевича – К.: Знання, 2005.– 351 с.
2. Осадець С. С. Страхування: Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С. С. Осадець.– Вид. 2-ге, перероб. і доп.– К.: КНЕУ, 2002.– 599 с.

УДК 341.96 : 347.82 : 656(043.2)

Стельмах Ю.В.,

студентка,

Інститут міжнародних відносин,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Горян Е.В., к.ю.н., доцент кафедри міжнародного права

КОЛІЗІЙНЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В умовах глобалізації, розширення міжнародних зв'язків і виникнення різноманітних приватно-правових відносин, у тому числі в галузі міжнародних повітряних перевезень, застосування прямого методу регулювання є достатньо проблематичним з огляду на особливості правовідносин, з якими доводиться мати справу їх учасникам, так і зважаючи на унікальні риси окремих правових систем.

Варто зазначити, що активно розвивається процес уніфікації норм, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які закріплюються у відповідних міжнародних договорах (наприклад, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, які стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р., Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р.), котрі, однак, не здатні повністю охопити весь спектр питань і проблем, що виникають у сторін правовідносин. Саме тому колізійний метод регулювання є ефективним засобом вирішення проблеми вибору правопорядку, який необхідно застосовувати у конкретних приватно-правових відносинах, пов'язаних із міжнародними повітряними перевезеннями.

Відповідно до загальної практики держав з романо-германською правовою системою для регулювання міжнародних повітряних перевезень

застосовується переважно закон перевізника. Закон України "Про міжнародне приватне право" від 23.06.2005 р. визначає, зокрема, що у разі відсутності згоди сторін договору про вибір права, застосовується право сторони, що повинна здійснити виконання, тобто право перевізника за договором перевезення [1]. Закон Польщі "Про міжнародне приватне право" 1965 року встановлює, що у випадку, якщо сторони не здійснили вибір права, застосовується право держави, де перевізник має місце знаходження [4]. Однак, згідно з англійським Актом про право, що застосовується до договорів від 1990 року, застосуванню підлягає закон держави укладення договору перевезення, оскільки презюмується, що договір має найбільш тісний зв'язок саме з цією державою [3].

Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція) від 28.05.1999 року, яка має переважну силу над іншими правилами, що застосовуються у міжнародних повітряних перевезеннях для держав-учасниць цієї конвенції, містить ряд колізійних норм, на деякі з яких варто звернути особливу увагу. У статті 33, зокрема, визначено юрисдикцію і вказано, що позов про відповідальність повинен бути поданий за вибором позивача на території однієї з держав-сторін або до суду за місцем знаходження перевізника, або за місцем його основної діяльності, або за місцем, де знаходиться комерційне підприємство, через яке був укладений договір, або до суду місця призначення перевезення. [2]

Незважаючи на те, що питання обов'язку здійснення попередніх виплат залишається на розгляд національних законодавств, в Резолюції №2 Заключного акту Монреальської конференції 1999 р. міститься заклик до перевізників негайно здійснювати такі виплати, оскільки вони пов'язані з невідкладними економічними потребами сімей жертв подій та тих, хто вижив. Стаття 22 конвенції вказує також, що межі відповідальності, установлені конвенцією, не перешкоджають суду додатково ухвалити рішення відповідно до закону, який він застосовує, про відшкодування всіх або частини судових та інших пов'язаних із судовим розглядом витрат, понесених позивачем, у тому числі процентів.

Таким чином, міжнародні договори містять не лише уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для регулювання міжнародних повітряних перевезень, як, наприклад, вимоги до перевізної документації, умови відповідальності перевізника, але й колізійні норми, що відсилають в основному до національного законодавства держав. Нормативно-правові акти окремих держав, в свою чергу, можуть також містити колізійні прив'язки, відсилаючи сторони правовідносин переважно до права перевізника.

Колізійний спосіб регулювання міжнародних приватно-правових відносин загалом та міжнародних повітряних перевезень зокрема є основою для урегулювання суперечок, що виникають в окремих аспектах співпраці у випадках, коли договором перевезення не передбачено певних особливих обставин, а також є незамінним, коли застосування уніфікованих матеріально-правових норм з тих чи інших причин стає неможливим.

Література:

1. Закон України "Про міжнародне приватне право" від 23.06.2005.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2709-15/page>.
2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28.05.1999.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_594/page.
3. Contracts (Applicable Law) Act 1990.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/36/schedule/1>.
4. Закон Польщі "Про міжнародне приватне право" 1965.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/041101>.

УДК 347.763 (043.2)

Степанова Ю.О.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Рассомахіна О.А., к.ю.н.

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Повітряні перевезення є найшвидкісним видом перевезень не тільки з точки зору власне швидкості, а й з огляду на те, що за ними "спрямовується" шлях руху, внаслідок чого в них переважають перевезення пасажирів, пошти та вантажів, які швидко псуються.

Міжнародно-правове регулювання перевезень за допомогою повітряного транспорту веде свій початок з Паризької конвенції про повітряну навігацію 1919 року, якою вперше було закріплено принцип "мирного перельоту" іноземних повітряних суден через повітряний простір інших держав. Однак загальні засади сучасної організації та здійснення

міжнародних повітряних сполучень і уніфіковані правила повітряної навігації встановлено на Чиказькій конференції, яка 7 грудня 1944 року прийняла три документи: Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію (Чиказьку конвенцію), Угоду про транзит міжнародних повітряних послуг і Угоду про міжнародний повітряний транспорт. Конвенція скасувала дію Паризької конвенції 1919 року та за-початкувала Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), якій доручено вирішення технічних завдань та нагляд за безпекою міжнародних повітряних сполучень. Конвенція містить численні норми повітряного права, які стосуються реєстрації повітряних суден, режимів аеропортів, правил щодо польотів над територіями держав-учасниць. Угодами, що доповнюють Чиказьку конвенцію, проголошені так звані "свободи повітря".

Основною міжнародною угодою, яка визначає умови повітряних перевезень пасажирів і вантажів, є Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 року (Варшавська конвенція 1929 року). Варшавська конвенція у 1955 році була доповнена Гаазьким протоколом, і у цьому вигляді Варшавська конвенція 11 квітня 1960 року була ратифікована Україною і набула для неї чинності 19 жовтня 1960 року. Проте зазначене доповнення не було останньою зміною Варшавської конвенції. У 1971 року її доповнено Гвадалахарською конвенцією. Цю Додаткову конвенцію Україна ратифікувала 5 вересня 1983 року, вона набула чинності для нашої держави 15 січня 1984 року. Внаслідок цих переглядів статус Конвенції, в якій загалом зараз беруть участь близько 120 держав світу, є не досить визначеним, а механізм застосування – складним.

Важливою є також Римська конвенція 1952 року про збиток, заподіяному іноземними повітряними судами третім особам, ратифікована Україною у 1982 році.

Для України Монреальська конвенція набула чинності 6 травня 2009 року відповідно до Закону України "Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень" від 17 грудня 2008 року. Згідно з Конвенцією, дозволено застосовувати електронні проїзні та перевізні документи і комп'ютерні засоби обробки даних, чим спрощено використання проїзних документів (пасажирських квитків, авіавантажних накладних), проїзний документ може видаватися як на одного, так і на групу пасажирів. Головною особливістю Монреальської конвенції є відсутність ліміту відповідальності авіаперевізника, вона спрямована на захист фізичних осіб у випадку авіаційної події. Встановлені Конвенцією межі відповідальності можуть бути збільшені авіакомпаніями.

Виходячи із рекомендацій ІКАО, можна виділити такі рівні державного регулювання повітряного транспорту: національний, двосторонній та багатосторонній.

Національний рівень регулювання у галузі повітряного транспорту застосовується державою на своїй території при здійсненні свого суверенітету над цією територією й розташованим над нею повітряним простором. Державне регулювання поширюється як на внутрішні, так і на міжнародні авіаперевезення, а також на національних і іноземних авіаперевізників.

Цілі національного регулювання можуть включати такі аспекти: забезпечення транспортних потреб зовнішньої торгівлі; забезпечення зайнятості; одержання прибутку; сприяння національному розвитку; перевезення в інтересах національної оборони; забезпечення потреб при наданні допомоги у випадку стихійних лих [2, С. 230-236].

Основний комплексний нормативно-правовий акт в Україні, що регулює правовідносини у сфері повітряних перевезень є Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 року [1].

Для України є актуальною концепція "єдиного європейського неба", що розроблена Європейською конференцією цивільної авіації (ЕСАС) та інтеграції в європейський повітряний простір.

Лібералізацію роль та значення національного повітряного права у правовому забезпеченні кожною державою міжнародних повітряних зв'язків і сполучень, безпеки цивільної авіації помітно зросла.

Велику роль у правовому регулюванні повітряних перевезень відіграють міжнародні конференції. Однією з головних конвенцій є Варшавська, яка згодом була доповнена різними міжнародними протоколами (конвенціями) для поліпшення повітряних перевезень.

З метою модернізації та уніфікації різноманіття міжнародно-правових та національних норм повітряного законодавства доцільним вважається втілення таких рекомендацій: 1) перегляд положень, що стосуються затримання, арешту та інших запобіжних заходів, а також доповнення міжнародного законодавства нормами щодо забезпечення ефективності судових рішень стосовно шкоди, заподіяної третім особам на поверхні іноземним повітряним судном; 2) урегулювання питань відшкодування шкоди, заподіяної повітряними суднами третім особам у разі незаконного втручання; 3) передбачення захисту авіаперевізників у контексті проблеми "катастрофічної шкоди" – великомасштабної шкоди з великою кількістю постраждалих; 4) введення додаткового механізму фінансування компенсації, який дасть змогу ув'язати адекватний рівень захисту постраждалих та належний захист сектора цивільної авіації [4, С.5].

Література:

1. Столярський О. В. Логістика: навчальний посібник / О. В. Столярський – К.: Знання, 2012.– 347с.
2. Марінцева К. Класифікація методів державного регулювання міжнародних авіаційних перевезень/ К. Марінцева // Збірник наукових праць // НАУ-друк.– К., 2011.– Вип. 17.– С. 230-236.
3. Чубарев В. Л. Міжнародне економічне право: підруч. / В. Л. Чубарев.– К.: Юрінком Інтер, 2009.– 368 с.
4. Онищенко О. А. Тенденції розвитку міжнародного повітряного законодавства / О. А. Онищенко // Держава та регіони.– Серія: Право.– 2010 р.– № 1.– С. 238-243.
5. Руденко О. В. Нові аспекти правового регулювання міжнародних повітряних перевезень/ О. В. Руденко // Держава і право.– К., 2000.– Вип. 5: Юридичні і політичні науки.– С. 390-399.
6. Шереметьєва Є. Т. Теоретичні та методологічні основи дослідження повітряного права України / Є. Т. Шереметьєва // Юридичний вісник.– 2009.– № 1(10).– С. 7-12.

УДК 347:656.7(043.2)

Терещенко О.С.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Юхно В.В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В умовах бурхливого економічного розвитку міжнародні перевезення набувають все більшого значення, а тому правове регулювання авіаційних перевезень визнається вирішальним на сучасному етапі розвитку нашої держави.

Повітряні перевезення здійснюються у відповідності до вимог Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року), а також норм Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Повітряного кодексу України. Вони регулюються Наказом Мінтрансу №793 від 14.10.2003

року "Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів" (zareestrovano y Minyosti Ukrainy 07.11.03 p. za №1023/8344) Наказом Мінтрансу №568 від 25.07.03 р. "Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу" (zareestrovano y Minyosti Ukrainy 29.08.03 p. za №755/8076) та іншими нормативними актами, та загальних положень про перевезення і правил перевезення та надання послуг.

Безпосередньо в Цивільному кодексі Правове регулювання договору перевезення здійснюється главою 64 ЦК. Залежно від об'єкта перевезення законодавець розрізняє договори перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти [1,188].

Договір перевезення пасажирів та багажу посвідчується квитком встановленого зразку, який підтверджує укладення договору перевезення і містить істотні умови перевезення.

Договір перевезення вантажу посвідчується вантажною авіаційною накладною, яка підтверджує укладення договору повітряного перевезення вантажу між перевізником і відправником, умови перевезення і прийняття вантажу перевізником. Умови договору, що містяться у вантажній накладній, являють собою короткий виклад основних положень щодо перевезення. Вантажна накладна складається і підписується відправником і вручається перевізнику разом із вантажем.

Договір про перевезення пошти повітряними суднами укладається у формі двосторонньої угоди між підприємством поштового зв'язку та авіаційними підприємствами (авіакомпаніями). Договір має бути укладений у письмовій формі та повинен відповідати вимогам законодавства України. Істотними умовами Договору є: найменування сторін та предмет Договору [3, с. 167] .

У загальному розумінні класична схема правовідносин у галузі авіаційних перевезень складається із замовника послуги та безпосередньо особи, яка здійснює перевезення і має спеціальний дозвіл та ліцензійну карту встановленого зразка. Але останнім часом в цій схемі з'явився третій учасник цих правовідносин – транспортний агент. Його завдання полягає у тому, що він володіє інформацією щодо потреб замовника, та водночас має інформацію про перевізників. Більш поширеним є участь транспортного агента саме у наданні інформаційних послуг. Оформлюється це договором про надання інформаційних послуг замовнику щодо можливих перевізників. Під час виконання умов договору щодо надання інформаційних послуг транспортний агент несе відповідальність лише у частині актуальності та правдивості наданої ним інформації щодо перевізників [4,62] .

Порушення, як і невиконання або неналежне виконання вимог державних правил, норм і процедур з реєстрації та огляду на безпеку пасажирів щодо здачі, прийому, зберігання і перевезення на повітряному судні ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти і бортового харчування тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством України. Особи, винні у порушенні норм і правил, що регламентують діяльність авіації, несуть відповідальність згідно із законодавством України.

При виявленні шкоди, заподіяної багажу, вантажу правилами передбачається складання Акту про несправності під час перевезення багажу (PIR – Property Irregularity Report), вантажу (CIR – Cargo Irregularity Report), документа, оформленого перевізником у присутності пасажирів (одержувача) негайно після виявлення шкоди. Акт підписується перевізником і пасажиром (одержувачем) [3, с. 152] .

Таким чином, інститут авіаційних перевезень потребує детального вдосконалення, оскільки на сьогоднішній день він є недостатньо вивченим та порівняно новим. І саме через це нормативно-правова база не в змозі забезпечити ефективне регулювання вирішення спорів у даній сфері.

Література:

1. Цивільний кодекс України: – К.: Велес, 2011.– 304 с.
2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень.– Офіційний вісник України.– від 15.05.2009.-2009 р.– № 33.– № 100, 2008, ст.3295.
3. Шульженко Ф. П. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. / Ф. П. Шульженко, Р. С. Кундрик.– К.: КНЕУ, 2004.– 214 с.
4. Савран О. Роль транспортного агента у договорі перевезення / О. Савран // Юридичний журнал.– №10.– 2010.– С. 62-63.

УДК 347.763:656.7.073(043.2)

Тимошенко В. Ю.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: В.М.Білоусов, старший викладач

ТРАНСПОРТНЕ ЕКСПЕДИРУВАННЯ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Транспортне експедирування – це комплекс послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу (тобто безпосередньо послуги з перевезення, а також послуги з охорони, страхування вантажу, організації перевезення, вибору маршруту, транспорту тощо).

Транспортно-експедиторську діяльність слід відрізнити від діяльності з перевезень вантажів. Остання полягає лише у різному розміщенні вантажу будь-яким транспортом (наприклад авіаційним) з одного місця до іншого ст. 909 ЦК України. Втім, транспортна експедиція є допоміжним видом діяльності, пов'язаним з перевезенням (ст. 929 ЦК України). Головне її призначення – організація всіх супутніх перевезенню послуг.

Поняття договору транспортного експедирування дано у ч. 1 ст. 929 ЦК, ч. 1 ст. 316 ГК. За договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу. Договором транспортного експедирування може бути встановлено обов'язок експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, вибраним експедитором або клієнтом, зобов'язання експедитора укласти від свого імені або від імені клієнта договір перевезення вантажу, забезпечити відправку і одержання вантажу, а також інші зобов'язання, пов'язані з перевезенням.

Договором транспортного експедирування може бути передбачено надання додаткових послуг, необхідних для доставки вантажу (перевірка кількості та стану вантажу, його завантаження та вивантаження, сплата мита, зборів і витрат, покладених на клієнта, зберігання вантажу до його одержання у пункті призначення, одержання необхідних для експорту та імпорту документів, виконання митних формальностей тощо).

Договір транспортного експедирування укладається у письмовій формі. Клієнт повинен видати експедиторові довіреність, якщо вона є необхідною для виконання його обов'язків. Істотні умови договору визначені

но у ст. 9 ЗУ "Про транспортно-експедиторську діяльність": відомості про сторони договору, вид послуги експедитора, вид і найменування вантажу, права та обов'язки, відповідальність сторін, у тому числі в разі заподіяння шкоди внаслідок дії непереборної сили, розмір плати експедитору, порядок розрахунків, пункти відправлення та призначення вантажу, порядок погодження змін маршруту, строк (термін) виконання договору, а також всі ті умови, щодо яких заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнута згода [4, с. 645]. Розмір плати експедиторові встановлюється договором транспортного експедирування, якщо інше не встановлено законом. Якщо розмір плати не встановлений, клієнт повинен виплатити експедитору розумну плату. У плату експедитору не включаються витрати експедитора на оплату послуг (робіт) інших осіб, залучених до виконання договору транспортного експедирування, на оплату зборів (обов'язкових платежів), що сплачуються при виконанні договору транспортного експедирування. Для перевезення вантажу (товару) оформляється документ повітряного перевезення – авіавантажна накладна (AirWaybill). Авіавантажна накладна – документ, виписаний вантажовідправником або його агентом-експедитором при видачі вантажу, який підтверджує наявність договору між вантажовідправником і перевізником про перевезення вантажів авіалініями перевізника. Цей документ складається відправником у трьох оригіналах, що мають однакову юридичну силу, і вручається разом з товаром. Перший екземпляр має примітку "для перевізника" і підписується відправником. Другий екземпляр призначений для одержувача, підписується відправником і перевізником та має прямувати разом з товаром. Третій екземпляр підписується перевізником і повертається ним відправнику після отримання товару. Перевізник має поставити свій підпис перед завантаженням товару на борт повітряного судна. Підпис перевізника може бути замінені штампелем; підпис відправника може бути печатним або замінені штампелем. Авіанакладна не є ані товаророзпорядчим документом, ані передатним документом. Вона виконує тільки функцію підтвердження укладення договору перевезення, прийняття товару для перевезення і умов перевезення. За наявності кількох місць вантажу перевізник має право вимагати від відправника складання окремих документів повітряного перевезення [3, с. 124]. За порушення обов'язків за договором транспортного експедирування експедитор відповідає перед клієнтом відповідно до глави 51 ЦК України. Клієнт або експедитор має право відмовитися від договору транспортного експедирування, попередивши про це другу сторону в розумний строк. Сторона, яка заявила про таку відмову, зобов'язана відшкодувати другій стороні збитки, завдані їй у зв'язку із розірванням договору.

Література:

1. Цивільний Кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV // Відомості Верховної Ради. – 2003. – № 40-44. – ст. 356.
2. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 р. // Відомості Верховної Ради. – 2004. – № 52.
3. Анцелевич Г. О. Правове регулювання зовнішньоекономічної діяльності: навч. посіб. / Г. О. Анцелевич, В. О. Голубева, Т. В. Злунціна та ін. // – К.: МАУП, 2005. – 272 с.
4. Дзера О. В. Цивільне право України: підручник / О. В. Дзера, Н. С. Кузнєцова, Р. А. Майданик // – К.: Юрінком Інтер, 2010. – 1176 с.

УДК 347.92(045)

Францова Х.О.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Рассомахіна О.А., к.ю.н.

ПІДСУДНІСТЬ СПРАВ ЗА ПОЗОВАМИ СПОЖИВАЧІВ ДО ПЕРЕВІЗНИКІВ

В наш час надзвичайно актуальними є питання визначення підсудності у справах за позовами споживачів до перевізника. Насамперед це стосується позовів споживачів, які витікають з договорів перевезення пасажирів та їх багажу, в тому числі і авіатранспортом, так як вантажо – і пасажиропотік через аеропорти України за останні роки значно зріс. Саме це засвідчує те, що в межах держави необхідний належний захист прав пасажирів.

У наукових публікаціях вже висвітлювалося питання про проблеми підсудності справ за позовами споживачів до перевізників, що виникають з договорів перевезення вантажу [2; 3]. Але це питання не втратило актуальність і сьогодні, що змушує висловити власні зауваження і міркування з цього приводу.

Взагалі підсудність називають розмежування компетенції між окремими ланками судової системи і між судами однієї ланки щодо розгляду і вирішення підвідомчості їм цивільних справ. Існують такі види підсудності: 1) функціональна; 2) родова; 3) територіальна. В свою чергу територіальна підсудність розділяється на такі підвиди: 1) загальна; 2) альтернативна; 3) за зв'язком справ 4) виключна. Альтернативною називається підсудність, за якою декілька судів є компетентними розглянути справу. Позов може бути пред'явлений до одного із судів, визначених законом,

право вибору належить позивачеві. Виключна підсудність встановлює, що пред'явлення позову можливе лише у точно визначеному у законі суді.

У законодавстві України питання підсудності врегульоване ст. 109 ЦПК яка закріплює загальне правило про підсудність справ за місцезнаходженням відповідача. У ч. 5 ст. 110 ЦПК встановлюється, що позови про захист прав споживачів можуть пред'являтися також за зареєстрованим місцем проживання чи перебування споживача або за місцем заподіяння шкоди чи виконання договору, в наведеній частині статті йдеться про підсудність справ за вибором позивача (альтернативну підсудність). У ч. 4 ст. 114 ЦПК України встановлено правило виключної підсудності для справ у позовах до перевізників, що виникають з договорів перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти. Це зумовило наукові дискусії щодо того, яку правила якої підсудності слід застосовувати до позовів споживачів до перевізників.

Головною ознакою договорів перевезення пасажирів авіатранспортом є наявність суб'єкта підприємницької діяльності – авіакомпанії. Публічні договори перевезення є зручними для перевізників внаслідок їх масового характеру використання, але це не дає можливості споживачеві повноцінно обговорювати та встановлювати свої умови договору, це викликає потребу у додатковому захисті їх прав. Саме таким цивільно-процесуальним правом для споживача як для пасажирів за договором перевезення, на думку дефічних фахівців, має стати надання йому права вибору підсудності справи між декількома судами. Адже у перевізників та в авіаперевізників, зазвичай, досить великий пасажиропотік та, як наслідок, великі прибутки, тому у перевізників у будь-якому випадку є достатньо коштів для оплати правової допомоги та сплати витрат на явку їх представників до суду, а у споживачів коштів може і не бути. А так як найефективнішою формою захисту суб'єктивних прав, у тому числі й прав споживача, вважається судова форма захисту, то судова форма захисту порушених прав споживачів буде ефективніше забезпечуватися саме альтернативною підсудністю справ зазначеної категорії.

Але, на нашу думку, під час вирішення даного питання слід враховувати, що встановлення щодо певної категорії справ правил про виключну підсудність усуває можливості застосування будь-якого іншого виду підсудності. Судова практика показує, що до позовів до перевізників, що випливають з договорів перевезення, суди застосовують правила саме про виключну підсудність. Існуюча практика повітряних перевезень показує, що розширення можливостей споживача послуг щодо вибору підсудності не завжди буде сприяти ефективному захисту його прав і дійсно не завжди буде для нього більш вигідною. Якщо по-

глянути на цю проблему з точки зору судових органів, то більш прийнятним є застосування виключної підсудності.

Отже, під час визначення підсудності справ, що виникають із договорів перевезення, в тому числі, пасажирів та їх багажу, необхідно застосовувати норму про виключну підсудність.

Література:

1. Цивільний процесуальний кодекс України від 18 березня 2004 року №1618-IV// Відомості Верховної Ради України.– 2004.– № 40 (№№ 40-42).– Ст. 492.
2. Молчанов Р. Питання територіальної підсудності позовів споживачів до перевізників / Р. Молчанов.– К.: Юридична Україна.– 2004.– № 3.– С. 58-62.
3. Осіпова О. О. Підсудність справ за позовами споживачів до перевізників: альтернативна чи виключна?/ О. О. Осіпова// Правовий вісник Української академії банківської справи.– 2012.– № 1(6).– С. 141-145.

УДК 347.4(043.2)

Фрусевич О. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

Затримку рейсу часто аргументують технічними причинами і мало хто з пасажирів знає, що такі причини далеко не завжди звільняють авіаперевізника від обов'язку дотримуватися термінів перевезення, вказаних в договорі. Мало хто знає, що в разі затримки рейсу пасажир має право вимагати від авіакомпанії компенсації розумних витрат за час очікування вильоту (їжа, напої, телефонні дзвінки рідним, надання готелю на час очікування рейсу тощо). Усі юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації України, а

також її управлінням і наглядом, пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання правил, вимог і норм, що регламентують повітряні перевезення і авіаційні робитинесуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України. Загальні засади відповідальності встановлені Повітряним кодексом України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Міжнародними угодами в сфері повітряного транспорту та спеціальними правилами [4,с.93].

Згідно загальних положень за ст. 908 Цивільного кодексу України перевезення вантажу, пасажирів, багажу пошти здійснюється за договором перевезення. За ним перевізник несе відповідальність за:

- прострочення у доставці пасажирів, багажу або вантажу, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання простроченню або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник звільняється від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов.

- втрату, нестачу або пошкодження багажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій особі, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити;

- збереження речей, що є у пасажирів, якщо буде доведено, що втрата або пошкодження цих речей сталися з вини перевізника;

- втрату, нестачу або пошкодження вантажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій установі (особі), якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити;

- за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів [1, с. 266].

За втрату, нестачу чи пошкодження вантажу, багажу або речей, які є у пасажирів, перевізник несе відповідальність у такому розмірі:

1) за втрату або нестачу вантажу чи багажу, прийнятого для перевезення з оголошеною цінністю, – в розмірі оголошеної цінності, а у випадках, коли перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;

2) за втрату, пошкодження або нестачу вантажу чи багажу, прийнятого для перевезення без оголошеної цінності, а також речей, які є у пасажирів, – в розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням із

Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна.

Порушення, як і невиконання або неналежне виконання вимог державних правил, норм і процедур з реєстрації та огляду на безпеку пасажирів щодо здачі, прийому, зберігання і перевезення на повітряному судні ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти і бортового харчування тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством України. Особи, винні у порушенні норм і правил, що регламентують діяльність авіації, несуть відповідальність згідно із законодавством України [3, с. 19].

За ст. 925 ЦК допред'явлення перевізникові позову, що впливає із договору перевезення вантажу пасажирів можливим є пред'явлення йому претензії у порядку, встановленому законом та транспортними кодексами.

Також згідно ст. 926 Цивільного Кодексу України може здійснюватись страхування пасажирів, вантажів і багажу, яке проводиться відповідно до закону.

Література:

1. Цивільний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 4 вересня 2012 р.: (Офіц. текст). – К.: Паливода А.В., 2012. – 380 с.

2. Демський Е. Ф. Транспортне право України: Навч. посіб. / Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілошевич. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 202-220.

3. Діковська І. А. Договір повітряного перевезення: Автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 19 с.

4. Терьошкіна Н. Є. Сучасний економічний стан і тенденції розвитку цивільної авіації України // Формування ринкових відносин в Україні, вип. 17, 2002 р. – К.: Науково-дослідний інститут економіки. – С. 92-95.

Цвіліховська Ю.О.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ БАГАЖУ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

За загальним правилом, повітряні перевезення виконуються на підставі договору. Кожний договір повітряного перевезення і його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ними організаціями чи особами (агентами). Документами на перевезення є: квиток – при перевезенні пасажирів, багажна квитанція при перевезенні речей пасажира як багажу. Сторонами договору є перевізник і відправник. Перевізники – це ті транспортні організації, які мають права юридичної особи та яким надано право укладати договори перевезення безпосередньо або через свої підрозділи транспортними статутами (кодексами), а відправниками вантажів можуть бути як організації (юридичні особи), так і фізичні особи, яким вантаж належить або на праві власності, або на іншій підставі, передбаченій законом чи договором. Особа, яка має право на одержання вантажу від перевізника, є одержувачем. Предметом такого виду зберігання є речі пасажира, що здаються у спеціально відведені для цього місця – так звані багажні відділення. Щодо ручної поклажі, яка слідує разом із пасажиром, то перевізник не відповідає за її збереження, оскільки під час перевезення зазначені речі знаходяться під охороною пасажира. Про це прямо вказується в правилах перевезення пасажирів і багажу окремими видами транспорту, що затверджуються Міністерством транспорту України. Фактичною підставою відповідальності за порушення зобов'язань є склад цивільного правопорушення. Головні обов'язки перевізника за договором перевезення полягають у тому, що він повинен забезпечити цілість й схоронність вантажу і доставити його одержувачеві в обумовлений строк. Цей обов'язок виникає з моменту прийняття його до перевезення і до видачі одержувачеві в пункті призначення. Порушення цього обов'язку призводить до відповідальності за втрату, нестачу, псування чи пошкодження вантажу. Втрата вантажу – це не лише фізична загибель, крадіжка або знищення вантажу, прийнятого до перевезення. Втраченим вважається також вантаж, якщо він не виданий

на вимогу одержувача на повітряному транспорті протягом 10 днів після закінчення строку доставки. Нестача має місце тоді, коли перевізник видає одержувачеві вантаж у меншій кількості, ніж його було прийнято від відправника по одному транспортному документу. Нестача може бути наслідком крадіжок вантажів під час перевезення чи зловживань з боку відправника, який недовантажує перевізний засіб тощо. Псування – це хімічні або біологічні зміни вантажу, а пошкодження – механічні зміни (поломка, руйнування), що викликають зниження цінності вантажу внаслідок зменшення ефективності використання за призначенням. Причини пошкодження, псування вантажів криються у порушенні температурного режиму при перевезенні вантажів, які швидко псуються, в неправильному їх розміщенні. Відповідно до частини першої статті 362 ЦК України перевізник відповідає за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого до перевезення вантажу і багажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини. Отже, за загальним правилом, умовою відповідальності перевізника за незбереження вантажу є його вина, яка презюмується (припускається). Перевізникові надається можливість спростувати цю презумпцію, довести свою невинність, зокрема зіслатись на обставини, які він не міг відвернути чи усунення яких від нього не залежало: 1) прибуття вантажу у справному транспортному засобі (чи контейнері) з непошкодженими пломбами вантажовідправника або без пломб, якщо таке перевезення дозволено Правилами, а також в інших випадках, якщо немає ознак втрати або пошкодження вантажу під час перевезення; 2) якщо незбереження вантажу виникло внаслідок природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу; 3) зіпсований швидкопсувний вантаж прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами; 4) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок: а) недоплати тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення; б) здачі вантажу до перевезення без зазначення у перевізних документах особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення; в) стихійного лиха та інших обставин, які перевізник не міг передбачити і усунення яких від нього не залежало, тощо. У разі втрати, пошкодження або знищення речей, переданих на зберігання перевізнику, останній несе відповідальність відповідно до ст. 93 Повітряного кодексу (ПК) України за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, багажу або речей, які є у пасажира, у такому розмірі:

1) за втрату чи нестачу вантажу або багажу, прийнятого для перевезення з оголошеною цінністю, – в розмірі оголошеної цінності, а у випадках, коли перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, – в розмірі дійсної вартості; 2) за втрату, пошкодження або нестачу вантажу або багажу, прийнятого для перевезення без оголошеної цінності, а також речей, які є у пасажирів, – в розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням з Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна.

Література:

1. Підпригора О. А. Цивільне право: підручник для студентів юрид. вузів та факультетів / О. А. Підпригора. – К.: Вентурі, 1997. – 480 с.

УДК 347.824.4:656.7.071(043.2)

Шапенко Л.О.,
фахівець I категорії,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Калюжний Р.А., д.ю.н., професор

СТРАХУВАННЯ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ТА ІНШОГО АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ В СИСТЕМІ АВІАЦІЙНОГО СТРАХУВАННЯ

Соціальний захист громадян, гарантований страхуванням, – один з пріоритетних напрямів державної політики щодо забезпечення економічної рівноваги і подолання політичної напруженості в Україні. Серед різноманітних видів страхування провідне місце належить авіаційному страхуванню. З'ясування суті цього виду страхування, його основних ідей та напрямів удосконалення є особливо важливим завданням сьогодення – в період реформування економіки, змін стереотипів мислення, становлення в Україні правової держави. Міжнародна практика до галузі авіаційного страхування відносить страхування працівників авіації, тобто членів екіпажу і іншого авіаційного персоналу. Оскільки кількість авіакатастроф за останнє десятиліття значно зросла, то держава зобов'язана забезпечити належним захистом для підвищення ефективності професійної діяльності цієї категорії працівників.

Якщо звернутись до історії, то можна зазначити, що один із перших

полісів страхування в галузі авіації було видано в Лондоні ще на початку ХХ ст. [6, с. 345]. Нині англійський страховий ринок залишається одним із основних центрів авіаційного страхування і перестрахування. Протягом довгого часу він диктував правила та умови страхування, що були взяті за основу страхових норм в інших країнах. Одночасно з розвитком технічного прогресу в авіаційній індустрії відбувся й розвиток авіаційного страхування. І на сьогодні існують тенденції щодо вдосконалення практики цього виду страхування з урахуванням змін міжнародного, національного законодавства та з огляду на розвиток авіаційних технологій.

Перше законодавче запровадження в Україні страхування членів екіпажу та іншого авіаційного персоналу було здійснено в ст. 103 розділу "Авіаційне страхування" Повітряного кодексу, прийнятого 4 травня 1993 р. [3]. В Україні протягом 1993-1995 рр., незважаючи на обов'язкову форму цього виду страхування, договори страхування укладалися на підставі правил страхування, що розроблялись страховальниками самостійно і використовувались при укладанні аналогічних за ризиками договорів добровільного страхування. З прийняттям Закону України "Про страхування" ситуація дещо змінилася, і в рамках обов'язкового страхування було визначено, що одним із видів страхування є авіаційне страхування цивільної авіації. [4].

Постановою Кабінету Міністрів України "Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" від 12 жовтня 2002 року № 1535 передбачено обов'язкове страхування членів екіпажу та іншого авіаційного персоналу [5]. За своєю природою цей вид страхування – це відповідальність авіаційного експлуатанта (авіакомпанії) за життя та здоров'я членів екіпажів під час виконання ними своїх професійних обов'язків. Страховальником є авіаексплуатант, а члени екіпажу – застрахованими. Об'єктом страхування є життя і здоров'я осіб, які пов'язані з виконанням технологічних процесів під час виконання повітряних робіт, а саме члени екіпажу повітряного судна та інші особи авіаційного персоналу, що перебувають на борту повітряного судна та особи, пов'язані із забезпеченням технологічних процесів під час виконання повітряних робіт. Зазначені особи вважаються застрахованими лише на борту літака, тобто з початком передпольотної підготовки до закінчення післяполітних робіт. Але більшість авіакомпаній (особливо вантажні) потребують ширшого покриття ризиків, пов'язаних із страхуванням членів екіпажів. Таке покриття називається "24 години при виконанні службових обов'язків" (24 hours on duty). На жаль, Постанова сьогодні передбачає обов'язковість лише мінімального

покриття – "під час польоту", і це є недоліком. Як приклад можна навести загибель в Об'єднаних Арабських Еміратах в автомобільній катастрофі по дорозі з готелю до аеропорту всіх членів екіпажу однієї з українських авіакомпаній. Звичайно, усі вони і під час відпочинку в готелі, і під час їзди до аеропорту виконували свої службові обов'язки. Ще одним прикладом, що підтверджує необхідність розширення страхового покриття, може служити різке погіршення здоров'я (інфаркт/інсульт), що сталося з одним із пілотів під час заходження на посадку. Пілот ще був живим, коли перебував на борту літака, а смерть настала у машині швидкої допомоги. Якщо ж покриття у цього пілота – лише "під час польоту", то страхування "де факто" і "де юре" може не збігатися. Не рідкісним випадком є і "зникнення безвісти" літака та членів екіпажу, особливо коли катастрофа сталася над морем і знайти тіла неможливо. У законодавстві щодо випадку "зникнення безвісти" не зроблено застережень. Тому застосовується Цивільний кодекс, згідно з яким родичі пропалою мають звернутись до суду, який і прирівняє "зникнення безвісти" до смерті [2].

Отже, страховий випадок являє собою настання події, внаслідок якої заподіяна шкода життю і здоров'ю членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу під час виконання ними службових обов'язків, а саме:

- загибель застрахованої особи чи отримання нею тілесного пошкодження із смертельним наслідком у разі авіаційної події;
- отримання застрахованою особою травм, які призвели її до інвалідності;
- отримання застрахованою особою травм, які призвели до тимчасової втрати нею працездатності і зумовили госпіталізацію на строк понад 48 годин протягом семи діб з моменту авіаційної чи наземної події [5].

Авіаційне страхування в цілому є недешевим видом страхування, досить дорогим воно стало після 11 вересня 2001 року: значні розміри страхових сум, визначені у валюті різних країн (десятки, сотні мільйонів, мільярди доларів). Слід особливо наголосити, що, незважаючи на недоліки законодавства, для українських страховиків і для страховиків усіх країн виплата страхових відшкодувань членам екіпажу або їхнім сім'ям у разі загибелі останніх є справою честі для страхової компанії і, як правило, виплачується завжди і в першу чергу.

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>.

2. Цивільний кодекс України: – К.: Велес, 2011.– 304 с.

3. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР [Електронний ресурс]: Законодавство України – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80>.

4. Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" від 12 жовтня 2002 р. №1535. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-%D0%BF>.

5. Осадець С. С. Страхування: Підручник / Керівник авт. кол. і наук. ред. С. С. Осадець- К.: КНЕУ, 1998.– 528 с.

РОЗДІЛ 5

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ПОВІТРЯНОГО, КОСМІЧНОГО ТА ЕКОЛОГІЧНОГО ПРАВА

Вступ

Виникненню та розвитку новітніх технологій ми можемо завдячувати досягненням та розробкам, які проводились у процесі дослідження космічного простору та авіаційної сфери. Не залишилось жодної галузі людської діяльності, на яку не вплинув набутий досвід у зазначених сферах щодо винайдення новітніх технологій, створення нових джерел енергії, вдосконалення та розробки нового комп'ютерного обладнання, що стало невід'ємною складовою нашого життя. Та незважаючи на відповідні досягнення, розвиток таких високотехнологічних галузей економіки, як авіаційна та космічна для України є одним із пріоритетних напрямів. Нажаль, реалізація останньої неможлива без суттєвого розширення міжнародної співпраці, у тому числі активної участі нашої держави в реалізації загальноєвропейських програм і проектів, адаптації та імплементації міжнародних норм до національного законодавства з метою гармонізації дії останніх. Тож, одним із пріоритетних завдань сьогодні є приведення законодавства України у відповідність з її міжнародними зобов'язаннями та світовими стандартами Європейського Союзу в цій сфері.

На підставі зазначеного, актуальні питання повітряного і космічного права України повинні вирішуватись в контексті динаміки розвитку суспільних відносин у сфері цивільної авіації та використання космічного простору.

Доповідями, виголошеними на секції: "Актуальні проблеми повітряного, космічного та екологічного права" об'рунтовується ряд нових концептуальних положень, зокрема, щодо: оптимізації державного регулювання транспортної системи України з врахуванням світового досвіду; актуальних проблем правової регламентації міжнародних авіаційних перевезень тощо, звернено увагу на екологічні складові в діяльності авіаційної та космічної галузей.

Пропозиції та рекомендації, що були заслухані доповідачами та учасниками секції можуть бути використані для подальшої наукової розробки проблем повітряного та космічного права України, а також удосконалення чинного законодавства, яке регулює діяльність авіа-космічної галузі в цілому.

УДК 347.471(043.2)

Валькова Є.В.,
к.ю.н., доцент кафедри правознавства,
Навчально-науковий інститут історії та права
Миколаївський національний університет
ім. В.О.Сухомлинського, м. Миколаїв

МЕХАНІЗМ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ОХОРОНИ ПРАВА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ

Суттєве покращення такого провідного елемента сучасності як право інтелектуальної власності є запорукою формування в Україні засад громадянського суспільства та розбудови України як правової, демократичної, соціальної держави з ринковою економікою, оскільки саме завдяки інтелектуальному капіталу сучасне суспільство досягло високих соціальних стандартів життя людей.

Одним із найбільш нагальних питань інституту інтелектуальної власності, що підлягає дослідженню, є механізм адміністративно-правового регулювання у сфері охорони права інтелектуальної власності, визначення його поняття та структурних елементів, що вкрай неможливо досягти без аналізу юридичної літератури, різних точок зору вчених та законодавства. Адже правове регулювання взагалі, в тому числі і адміністративне, завжди здійснюють завдяки особливому "інструментарію", притаманному лише правовому механізму, покликаному юридично гарантувати досягнення цілей, які ставить законодавець, видаючи або санкціонуючи юридичні норми в межах певних типів – "моделей" юридичного впливу [1, с. 348]. Необхідність дослідження даного питання диктується метою адміністративно-правової охорони права інтелектуальної власності, під якою слід розуміти – забезпечення прав та законних інтересів суб'єктів права інтелектуальної власності та публічного інтересу держави і суспільства в цілому у цій сфері, досягнення яких дає можливість вести мову про ефективність адміністративно-правової охорони права інтелектуальної власності.

Особливої уваги дане питання набуває у зв'язку з тим, що поняття та структура механізму адміністративно-правового регулювання у сфері охорони права інтелектуальної власності на законодавчому рівні не визначені.

Аналіз цілей механізму адміністративно-правової охорони права інтелектуальної власності, а також різних точок зору вчених-теоретиків різних галузей права щодо визначення механізму адміністративно-пра-

вового регулювання та його структурних елементів [2, с. 20-21; 3, с. 470-473; 4, с. 23; 5, с. 49; 6, с. 341-342 та ін.] дозволяє визначити, по-перше, власне поняття механізму адміністративно-правового регулювання у сфері охорони права інтелектуальної власності, під яким слід розуміти певну сукупність адміністративно-правових засобів, які забезпечують безпосередній юридичний вплив на поведінку суб'єктів та об'єктів суспільних відносин охорони права інтелектуальної власності з метою забезпечення її ефективності. По-друге, визначити основні структурні елементи механізму адміністративно-правового регулювання у сфері охорони права інтелектуальної власності, до яких слід віднести:

- а) адміністративно-правові норми;
- б) адміністративно-правові відносини;
- в) акти реалізації прав та обов'язків суб'єктів.

Проведений аналіз механізму адміністративно-правового регулювання у сфері охорони права інтелектуальної власності та його структурних елементів є основою для створення необхідних засобів адміністративно-правової охорони права інтелектуальної власності з метою підвищення ефективності такої охорони.

Література:

1. Алексеев С.С. Общая теория права: курс: в 2-х т./ С.С. Алексеев.— М. : Юрид. лит., 1982.— Т.1.— 542 с.
2. Голосніченко І.П. Адміністративне право України: основні поняття: [навч. посіб.] \ І.П. Голосніченко, М.Ф. Стахурський.— К. : ГАН, 2005.— 231 с.
3. Теория государства и права : ученик / Н.И. Матузов, А.В. Малько.— М.: Юристъ, 2004.— 512 с.
4. Гончарук С.Т. Адміністративне право України. Загальна та Особлива частини: навч. посіб. / С.Т. Гончарук.— К. : НАВС, 2000.— 240 с.
5. Ярмачі Х.П. Адміністративно – наглядова діяльність міліції в Україні: дис. д-ра юрид. наук: 12.00.07 / Х.П. Ярмачі.— Х., 2006.— 438с.
6. Хропанюк В.Н. Теория государства и права: учеб. пособ. [для высш. учеб. завед.] / В.Н. Хропанюк; под ред. проф. В.Г. Стрекозова.— М., 1995.— 377с.

Корнєєв Ю.В.,
к.ю.н., доцент
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ОПТИМІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ УКРАЇНИ З ВРАХУВАННЯМ СВІТОВОГО ДОСВІДУ

Визначити найкращу для України модель реформування транспортної системи можливо тільки після об'рунтування спеціального критерію оптимальності, який має враховувати ступінь розвитку транспортної системи України, наявність боргів, особливості соціально-економічного розвитку держави та розвитку процесів державотворення. Світовий досвід, а також особливості транспортної системи України дозволяють запропонувати визначити таким критерієм рівень задоволення потреб споживачів транспортних послуг та якості обслуговування. При цьому управління транспортною системою має бути здійснене так, щоб діяльність уповноважених державних органів була спрямована на створення передумов щодо задоволення потреб споживачів транспортних послуг, реалізацію національних інтересів України, зокрема, забезпечення національної безпеки.

Доцільно було б запропонувати поділити кожний з видів транспорту на дві частини: природну монополію та конкурентне середовище. Інфраструктуру транспортної системи доцільно залишити під контролем держави, або держава повинна володіти контрольним пакетом акцій господарських товариств, які будуть створені на базі державних шляхом роздержавлення та приватизації, а також, у подальшому – акціонування. Для забезпечення цього процесу мають бути внесені зміни й доповнення до чинних нормативно-правових актів, які регулюють діяльність транспортної системи та розроблені нові нормативно-правові акти. Зміни та доповнення стосуватимуться, насамперед, системи оподаткування, господарських відносин. Новим має бути нормативно-правовий акт, який регулюватиме діяльність транспортної системи – зокрема, нова редакція Закону України "Про транспорт" або нові Закони "Про транспортну систему України", "Про транспортно-експедиторську діяльність".

Разом з тим, поза увагою поки що залишається питання визначення стратегічних пріоритетів розвитку транспортної системи та шляхів державного регулювання цього процесу. Необхідність розробки відповідних рекомендацій підкріплена міжнародно-правовими актами у сфері

діяльності транспорту. Так, Директива Євросоюзу 13/2001 передбачає такі нові положення щодо країн Євросоюзу: 1) кожна країна-член ЄС повинна створити адміністрацію, яка відповідальна за видачу ліцензій та виконання вимог директиви, причому ця адміністрація не може займатись перевезеннями; 2) ліцензії на право перевезень діють на території усіх країн-членів ЄС; 3) додатковою умовою для залізничних підприємств є виконання положень законів країн ЄС, узгоджених із законодавством ЄС [1, с. 28-29].

Україна, як відомо, прагне до вступу до Євросоюзу. Наявність Директиви 13/2001 свідчить про необхідність нормативного врегулювання стратегічних напрямків державного регулювання транспортної системи.

Необхідність вдосконалення державного регулювання транспортної системи України в умовах ринкової економіки обумовлена, насамперед, інфраструктурним характером транспорту, його тісним взаємозв'язком із усіма галузями економіки та соціальної сфери. Транспортний фактор значною мірою визначає обороноздатність України, її національну безпеку. Для України, навіть на фазі розвинених ринкових відносин будуть існувати сектори ринку транспортних послуг, в яких конкуренція неможлива внаслідок природної монополії та технологічних особливостей перевезення пасажирів і вантажів. Держава, надаючи право окремим підприємствам на монопольне обслуговування відповідного сектору ринку транспортних послуг, залишає за собою функцію контролю якості обслуговування, вірності застосування тарифів, безпеки руху транспортних засобів та окремих інших сторін діяльності різних видів транспорту (наприклад, ліцензування, патентування тощо) [2, с. 69].

Державне регулювання об'єктивно необхідне для забезпечення єдності вимог до норм і правил проектування та будівництва транспортних комунікацій, стандартів екологічного впливу транспортних засобів, для врахування національних інтересів при виконанні міжнародних перевезень, забезпечення національної безпеки. Серед сфер суспільних відносин, які складають об'єкт державного регулювання, можна виділити наступні.

1. Організація ринку транспортних послуг, що передбачає нормативне закріплення прав та обов'язків підприємств транспорту, які функціонують у різних секторах ринку транспортних послуг; врегулювання питання про конкуренцію на ринку транспортних послуг, що передбачає встановлення певного порядку допуску підприємств на ринок транспортних послуг та контролю за їх діяльністю; вдосконалення системи ліцензування відповідно до нових правил конкуренції.

2. Регулювання тарифів, яке розглядається не тільки як регулятор галузевої норми прибутку, але фактор загального економічного зростання, гармонізації соціальної сфери.

3. Податкове, фінансово-кредитне та інвестиційне регулювання діяльності транспорту. Механізм податкового та фінансово-кредитного регулювання діє на засадах закономірностей, притаманних економіці в цілому.

4. Дотування із коштів Державного бюджету, місцевих бюджетів діяльності збиткових, але соціально значимих видів транспорту (таке може здійснюватись, наприклад, щодо міськелектротранспорту).

5. Реінтегрування транспортної системи України до транспортної мережі країн СНД, інтеграція транспортної системи України до транспортної системи Європейського Союзу. Основи механізму реінтегрування були закладені у 1992 році створенням Ради по залізничному транспорту та Координаційної транспортної наради (КТН) держав – учасників СНД.

Література:

1. Мостовой М.В. Интеграция транспортного комплекса Украины в мировую транспортную систему // Залізничний транспорт України.– 2003.– № 6.– 124 с.

2. Волынский Г. Государственное регулирование рыночной экономики // Экономика Украины.– 1996.– № 11.– С. 69-76.

УДК 346.7:606:63(043.2)

Абрамова М.В.,

студентка,
факультет екологічної безпеки,
Національний авіаційний університет, м. Київ

Бортник Я.А.,

студентка,
факультет екологічної безпеки,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Шуст Н.Б., д.с.н., професор

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ БІОТЕХНОЛОГІЙ У СІЛЬСЬКОМУ ГОСПОДАРСТВІ

Біотехнології використовуються у сільському господарстві з давніх часів. Найдавнішими з них є: виробництво хліба з використанням дріжджів, виробництво вина, сиру та кисломолочних продуктів, квасу, пива,

обробка шкіри, рослинних волокон тощо. Самі по собі біотехнології у сільському господарстві не викликали б жодної тривоги, якби вони не розвинулися до тієї міри, коли йдеться про клонування тварин і трансгенні сорти рослин. На Заході у сільському господарстві дедалі частіше застосовуються технології генної інженерії, вплив яких на здоров'я людей ще недостатньо вивчений. Вітчизняне законодавство навіть обмежує імпорт американської та європейської яловичини внаслідок масового захворювання на сказ закордонної худоби, вирощуваної із застосуванням біотехнологій. Банани, що продаються на українському ринку, є нічим іншим як транс'єнним сортом рослин. Застосування подібних технологій викликає все більший опір у світі і стає предметом правового регулювання в Україні.

Хоча законодавство в галузі біотехнологій розвинене в Україні ще недостатньо, проте вже зараз можна дати відповідь на питання: чи дозволено клонування тварин в Україні, а також застосування технологій генної інженерії? Відповідно до ст. 51 Закону України від 13 грудня 2001 р. "Про тваринний світ", створення нових штамів мікроорганізмів, біологічно активних речовин, виведення генетично змінених організмів, виробництво інших продуктів біотехнології здійснюється лише в установленому порядку і за наявності позитивних висновків державної екологічної експертизи. Використання зазначених організмів і речовин за відсутності таких висновків забороняється. Отже, за загальним правилом, клонування тварин в Україні чи застосування технологій генної інженерії до тварин без позитивного висновку державної екологічної експертизи, що здійснюється згідно з вимогами Закону України від 9 лютого 1995 р. "Про екологічну експертизу", забороняється. Такі експерименти в Україні можуть бути дозволені лише в разі отримання позитивного висновку державної екологічної експертизи.

Слід додати, що, відповідно до ст. 11 Закону України від 24 лютого 1994 р. "Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення", продукція, напівфабрикати, речовини, матеріали та небезпечні чинники, використання, передача або збут яких може завдати шкоди здоров'ю людей (в тому числі й продукти біотехнології) підлягають обов'язковій санітарно-епідеміологічній експертизі, що здійснюється органами державної санітарно-епідеміологічної служби. На підставі ст. 9 цього самого Закону продукти біотехнології підлягають обов'язковій гігієнічній регламентації та державній реєстрації відповідно до Положення про гігієнічну регламентацію та державну реєстрацію небезпечних чинників, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 13 червня 1995 р. № 420. Гігієнічна регламентація

проводиться Комітетом з питань гігієнічного регламентування МОЗ і полягає в розробці спеціальних екологічних нормативів та інструкцій про поводження з продуктами біотехнології. Державна реєстрація останніх є умовою для видачі дозволу органами МОЗ на їх виробництво.

Згідно зі ст. 25 Закону України "Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення", при застосуванні продуктів біотехнології належить дотримуватися санітарних норм. Виробництво, зберігання, транспортування, використання, захоронення продуктів біотехнології здійснюється з дозволу Мінприроди, згідно з Порядком одержання дозволу на виробництво, зберігання, транспортування, використання, захоронення, знищення та утилізацію отруйних речовин, у тому числі продуктів біотехнології та інших біологічних агентів, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 20 червня 1995 р. № 440. До продуктів біотехнології, на які поширюється дія цього Порядку, належать штами мікроорганізмів, а також білково-вітамінні концентрати, кормові дріжджі, кормові білки, харчові білкові добавки, антибіотики медичного й немедичного призначення, мікробні препарати для захисту рослин.

Незважаючи на істотні обмеження щодо застосування біотехнологій у сільському господарстві України, держава намагається не відставати у розвитку біотехнологій від провідних країн світу. Саме тому спільним наказом Мінагрополітики та Української академії аграрних наук від 24 жовтня 2001 р. № 318/92 затверджено Програму "Сільськогосподарська біотехнологія – 2001-2005 роки".

Таким чином, у зв'язку з актуалізацією питання біотехнологій у сільському господарстві та все частішим використанням їх у повсякденному житті, біотехнологія передбачає прискорений розвиток аграрного сектору генної та клітинної інженерії, зокрема, клонування тварин і рослин, виведення транс'єнних порід тварин і сортів рослин, генетично модифікованих організмів, тварин-біореакторів, захисних штамів мікроорганізмів тощо.

Література:

1. Административное право Украины: Учебник / За ред. Ю.П.Битяка.– Х.: Право, 2003.– 574 с.
2. Аграрне право України: Підручник / За ред. О.О.Погрібного.– К.: Істина, 2005.–448с.
3. Адміністративна діяльність. Частина особлива: Підручник / За заг. ред. О.М.Бандурки.– Х.: Вид-во Ун-та внутр.справ, "Еспада", 2000.– 368 с.

ПРАВОВА ПРИРОДА ЕКОЛОГІЧНОЇ ФУНКЦІЇ ДЕРЖАВИ

Охорона навколишнього природного середовища, раціональне використання природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки - невід'ємна умова сталого економічного та соціального розвитку України. З цією метою держава здійснює на своїй території екологічну політику, спрямовану на стабілізацію і поліпшення стану навколишнього природного середовища України шляхом інтеграції екологічної політики до соціально-економічного розвитку України для гарантування екологічно безпечного природного середовища для життя і здоров'я населення, впровадження екологічно збалансованої системи природокористування та забезпечення природних екосистем.

Питання правової природи екологічної функції держави досліджувалося такими вченими як В. І. Андрейцев, Г. І. Балюк, О. С. Колбасов, М. В. Краснова та іншими. Але дослідження правової природи екологічної функції держави залишається вкрай важливим й актуальним на сьогодні, коли продовжують спостерігатися негативні тенденції у сфері природокористування.

Під функціями держави розуміють основні напрями або види її діяльності, які визначають суть і призначення держави. Вони є засобом вирішення важливих суспільних завдань. Функції виражають зміст і призначення держави в суспільстві. Екологічна функція держави обумовлюється конституційним положенням про те, що забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги на території України, збереження генофонду Українського народу "є обов'язком держави" (ст. 16 Конституції України) [1].

Крім цього, враховуючи положення правової доктрини про те, що найпоширенішим є поділ функцій держави за ступенем соціальної значимості – на основні та другорядні, за тривалістю – постійні і тимчасові, а також на внутрішні та зовнішні, екологічну функцію держави, на наш погляд, слід вважати основною, постійною та комплексною, тобто як внутрішньою так й зовнішньою.

Екологічна функція реалізується шляхом проведення відповідної державної політики на тому чи іншому етапі розвитку держави. Принци-

пові засади екологічної політики України визначені в "Основних засадах (стратегії) державної екологічної політики України на період до 2020 року", які затверджені Законом України від 21 грудня 2010 р. №2818-VI [2].

Також аспекти пріоритетності реалізації екологічної функції держави простежуються й в інших нормативних актах. Зокрема, Закон України "Про основи національної безпеки України" передбачає, що одним із об'єктів національної безпеки є суспільство, а саме його духовні, морально-етичні, культурні, історичні та інші цінності, інформаційне і навколишнє природне середовище і природні ресурси (ст. 3) [3].

З огляду на правову природу екологічної функції держави заслуговують на увагу такі основні принципи національної екологічної політики як: посилення ролі екологічного управління в системі державного управління України з метою досягнення рівності трьох складових розвитку (економічної, екологічної, соціальної), яка зумовлює орієнтування на пріоритети сталого розвитку; врахування екологічних наслідків під час прийняття управлінських рішень, при розробці документів, які містять політичні та/або програмні засади державного, галузевого (секторального), регіонального та місцевого розвитку та інші.

Варто зауважити, що основними інструментами реалізації національної екологічної політики на законодавчому рівні визначені наступні: оцінка впливу стратегій, програм планів на стан навколишнього природного середовища; удосконалення дозвільної системи у сфері охорони навколишнього природного середовища; екологічна експертиза та оцінка впливу об'єктів екологічної експертизи на стан навколишнього природного середовища; екологічний аудит, системи екологічного управління, екологічне маркування; екологічне страхування; стандартизація та облік у сфері охорони навколишнього природного середовища; законодавство у сфері навколишнього природного середовища тощо. В результаті реалізації зазначених функцій та напрямків діяльності передбачається створити збалансовану та ефективно діючу систему управління якістю довкілля.

Екологічна функція держави носить предметний та об'єктивний характер, оскільки породжується самим суспільством. Об'єктом екологічної функції держави є екологічна безпека та екологічна рівновага.

У реалізації екологічної функції держави приймають участь державні органи як загальної так і спеціальної компетенції. Проте в соціальній державі сфера управлінської діяльності набагато ширша, за суб'єктом складом вона не обмежується лише діяльністю державних органів. Суб'єктами управління в галузі охорони довкілля, раціонально-

го використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки в Україні також є територіальні громади, заінтересована громадськість, суб'єкти господарювання та інші представники громадянського суспільства [4, с. 187]. Саме тому існує потреба в нормативній регламентації на рівні законів, яка б дозволила комплексно розглядати питання регулювання такої діяльності державних та інших органів у сфері окреслених суспільних відносин.

Форми і методи здійснення екологічної функції можуть змінюватись, але головним напрямом діяльності держави в цій сфері залишаються такі засади як стійкість та постійність.

Викладене вище дозволяє зробити наступні висновки: 1) передумовою існування та здійснення екологічної функції держави стали негативні наслідки життєдіяльності людини; 2) екологічна функція держави реалізується шляхом проведення ефективної екологічної політики; 3) вирішення питань щодо здійснення екологічної функції держави через спеціальну компетенцію відповідних державних органів має відбуватися шляхом комплексного підходу до цих проблем.

Література:

1. Конституція (Основний Закон) України : Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР/ Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141. – (Бібліотека офіційних видань).
2. Основні засади (стратегії) державної екологічної політики України на період до 2020 року : Закон України від 21 грудня 2010 р. № 2818-VI / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 26. – Ст. 218. – (Бібліотека офіційних видань).
3. Про основи національної безпеки України : Закон України від 19 червня 2003 р. / Верховна Рада України // Офіційний вісник України. – 2003. – № 29. – Ст. 1433. – (Бібліотека офіційних видань).
4. Екологічне право України : [академічний курс / за заг. ред. Ю.С. Шемшученка]. – К. : ТОВ "Видавництво "Юридична думка", 2008. – 848 с.

Антоненко М.М.,
магістр,
Таврійський національний університет ім. В.І. Вернадського
Науковий керівник: Беглий О.В., к.ю.н.

ПРИНЦИП ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ КОСМІЧНОГО ПРОСТОРУ НА КОРИСТЬ ТА В ІНТЕРЕСАХ УСІХ ДЕРЖАВ ЯК ЕТИЧНИЙ ПРИНЦИП КОСМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

З кожним роком збільшується обсяг космічних досліджень та прискорюються темпи освоєння космічного простору. Розвиток космічних технологій надає людству багато можливостей для покращення умов життя та боротьби з глобальними проблемами. Але більшість досягнень космічної науки та техніки є відчутними лише для невеликої кількості розвинених космічних держав.

Питання використання космічного простору з урахуванням потреб усіх держав, особливо тих, що розвиваються, неодноразово підіймалося на міжнародному рівні. Йому присвячено багато праць видатних вчених світу, таких як А. Помпіду, М. Родота, Ю. Колосова та інших. Серед вітчизняних вчених розробкою проблематики дослідження та використання космічного права займався професор Беглий О.В.

Принцип використання космічного простору для потреб усіх держав, незалежно від рівня їх економічного розвитку, вперше був сформульований у рамках Договору про принципи діяльності держав по дослідженню та використанню космічного простору, включаючи місяць та інші небесні тіла 1967 року. Стаття I Договору встановлює, що "Дослідження і використання космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла, здійснюються на благо і в інтересах всіх країн, незалежно від ступеня їх економічного або наукового розвитку, і є надбанням всього людства"

Далі зауважується, що "космічний простір, включаючи Місяць та інші небесні тіла, відкрито для дослідження і використання всіма державами без будь-якої дискримінації на основі рівності і згідно з міжнародним правом, при вільному доступі у всі райони небесних тіл"

Віддаючи належне правовому закріпленню цього принципу в основоположному договорі про космічну діяльність, потрібно зауважити, що в багатьох аспектах це положення залишилося лише на папері. На протязі останніх десятиріч кожного року зростає прірва між розвиненими державами та державами, що розвиваються. Більшість космічних техно-