

же базуватися на виробленні наукового підходу до цього процесу. Значний інтелектуальний виклик бачиться в необхідності комплексного вивчення форм взаємодії бізнесу і держави в залізничній галузі через призму політологічного підходу, затребуваність якого на сьогоднішній день винятково висока.

Література

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення // ВВР Української РСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст.1122.

2. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р., № 232/94-ВР // ВВР України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

УДК 342.922:656.7.071(043.2)

Рощук М. В., Черкаська М. І.,
студентки,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Гончарук С. Т., к.ю.н., професор

ДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ДЕФІНІЦІЇ "ПОВІТРЯНЕ СУДНО"

З розвитком науково-технічного прогресу розвивається і авіація, що і спричиняє постійне збільшення кількості повітряних суден, що здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, в результаті чого і виникає актуальне питання – підвищення вимог щодо їх безпеки. Сьогодні у вітчизняній та зарубіжній практиці спостерігається тенденція переходу повітряних суден у приватну власність юридичних осіб, що призводить до виникнення інтенсивного цивільного обороту такого виду майна. Тому пріоритетним завданням держави залишається розвиток цивільного законодавства, в якому законодавчо закріплені норми, які регулюють правовий режим повітряних суден [1, с.125].

Сьогодні існує необхідність виробити універсальне правове визначення повітряного судна. Для правового регулювання цивільно-правових відносин, предметом якого є повітряне судно, визначення повітряного судна має принципове значення, оскільки

воно визначає нерухоме майно, щодо якого можуть вчинятися цивільно-правові угоди (наприклад, купівля-продаж, лізинг, іпотека тощо). У праві абсолютної більшості держав повітряними суднами визнаються літальні апарати, які підтримуються в атмосфері в результаті взаємодії з повітрям. При цьому юридичний статус і правове поняття повітряного судна більш-менш точно змогли визначити тільки на даний час, через шістьдесят років з моменту першого польоту людини на літальному апараті [2, с.99].

На сучасному етапі розвитку технічного прогресу, у зв'язку з появою і використанням нових видів літальних апаратів, статус яких буває важко визначити, питання виявлення ознак повітряного судна і формулювання його чіткої дефініції особливо актуальне.

Даючи характеристику повітряному судну, вчені визначають, що повітряне судно не може бути кваліфіковано ні як морське судно, ні як автомобіль, хоча воно і володіє деякими рисами, властивими і тому, і другому. При цьому багато дефініцій містять тільки перерахування типів літальних апаратів, які можуть вважатися повітряними суднами. Зокрема, у ФРН згідно зі ст. 2 Закону "Про повітряне сполучення" від 4 листопада 1968 повітряними суднами є літаки, вертольоти, дирижаблі, планери з гвинтовими двигунами, вільні і прив'язні балони, паперові змії, парашути, літальні апарати, призначені для використання повітряного простору, зокрема космічні судна, ракети і подібні їм літаючі об'єкти [3].

У Законі Нідерландів Про авіацію відсутнє будь-яке визначення повітряного судна. Стаття 1 цього закону дає обмежений перелік апаратів, що відносяться до повітряних суден: аероплани, дирижаблі, балони (вільні і прив'язні) і повітряні змії.

В Англії в Акті "Про цивільну авіацію" 1949 р. і Акті "Про повітряні корпорації" 1949 р. також не містять чіткого визначення повітряного судна, в його визначення включаються всі балони (прив'язані і вільні), повітряні змії, планери, дирижаблі та літальні апарати. У науці існує точка зору, згідно з якою будь-яке перерахування тих літальних апаратів, які можуть вважатися повітряними судами є не доречним, оскільки постійно супроводжується помилками у зв'язку з технічними нововведеннями і удосконаленнями [4].

Л. А. Майорова зазначає, що під літальним апаратом, як правило, розуміється будь-який апарат, який може триматися в повітрі

завдяки реакції останнього [5,с.26]. Деякі вчені цілком справедливо дотримуються іншої позиції, наприклад, М. М. Волков вважав "літальний апарат" родовим поняттям і пропонував визначити його як "будь-який апарат, призначений для пересування в повітряному або космічному (міжпланетному) просторі" [6, с. 65]. Велика Російська енциклопедія визначає літальний апарат як пристрій для польотів в атмосфері або космічному просторі.

Стаття 1 французького Кодексу Про цивільну авіацію від 30 листопада 1956 р. зазначає визначальну характеристику повітряного судна як здатність підніматися в повітря і переміщатися в ньому. У законодавстві Італії, Японії, Австрії та деяких інших країн визначення повітряного судна даються з урахуванням такої ознаки як "призначеність і придатність до транспортування осіб та вантажів". Така ж ознака використовувалася і в Повітряному кодексі СРСР 1983 р.

Отже, проаналізувавши різні підходи щодо визначення поняття "повітряне судно", ми дійшли висновку, що доцільним буде таке формування даної дефініції, згідно якої повітряне судно – це літальний апарат, що підтримується в повітрі за рахунок взаємодії з ним, а також допускається до експлуатації за наявності сертифіката щодо його льотної придатності, і призначений для транспортування по повітрю пасажирів або вантажів між пунктами земної поверхні, або для проведення дослідно-конструкторських, експериментальних, науково-дослідних робіт, випробувань авіаційної техніки, або для здійснення різного роду державно служби.

Література

1. Авиация: энциклопедия / Гл. ред. Г. П. Свищев. – М. : Большая Российская энциклопедия, 1994. – 736 с.
2. Смыслова Н.Н. К вопросу о правовом содержании понятия "воздушное судно" // Советский ежегодник международного права. 1978. – М. , 1980. – С. 205.
3. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации: в 3 т. – Т. 1. – Комментарий к гражданскому кодексу российской федерации, части первой (постатейный) / Под ред. Т. Е. Абовой, А. Ю. Кабалкина. – Изд. третье, перераб. и доп. – М. : Юрайт-Издат, 2007.

4. Shawcross C. N., Beatmont K. M. Air law. London: Butterworths, 1977. – Vol. 1. – General text. – P. 159.

5. Майорова Л. А. Проблема дефиниции недвижимых вещей в силу закона // Бюллетень нотариальной практики. – 2008. – №1. – С.25-35.

6. Волков М. М. Гражданские воздушные суда: Учеб. пособие. – Л. , 1965. -150 с.

УДК 342.9:656.054 (043.2)

Ткаченко А. К.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Розум І. О., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Протягом останніх років в Україні спостерігається досить стійка тенденція поширення адміністративних правопорушень на транспорті, що призводить до дорожньо-транспортних пригод. У них гинуть тисячі людей, тому слід серйозніше віднестися до притягнення до адміністративної, а також до кримінальної відповідальності винних у скоєнні протиправних дій на автомобільному транспорті. У 2012 р. у нашій державі скоєно 37944 дорожньо-транспортних пригод, в яких смертельно травмовано 5988 чоловік, понад 42 тис. отримали поранення різного ступеня тяжкості. Кожен рік з карти України умовно зникає населений пункт з кількістю жителів близько 6 тис. чоловік, кожні 14 хв. трапляється дорожня пригода [1]. Тому, актуальними постають проблеми забезпечення прав і свобод людини, чіткого правового регулювання, підвищення ефективності діяльності державних органів з попередження правопорушень на транспорті, а також виявлення причин самих правопорушень, на основі яких потім будуть вводитися запобіжні заходи.

Головними причинами високого рівня аварійності на автошляхах України є низькі дисципліна і правова культура учасників до-