

campaigns for sustainable fuel and participate in 10 influential industry or government events. Improve membership satisfaction. Broaden the membership base, with new model airlines being the focus of a quarter of membership recruitment activity [2, p. 12].

From 57 founding members in 1945, IATA now represents some 265 airlines in over 117 countries. Carrying 83 % of the world's air traffic, IATA members include the world's leading passenger and cargo airlines. IATA membership is open to airlines operating scheduled and non-scheduled air services that maintain an IATA Operational Safety Audit (IOSA) registration.

Members benefit in several ways. Most importantly, IATA provides a powerful, unified and experienced voice that supports and promotes the interests of its members through: International recognition and lobbying, Targeting key industry priorities, Driving industry change, Reducing costs, Communication campaigns.

References

1. IATA: key aspects about organization [Internet source]. URL: <http://www.iata.org>. (The day of appeal: 09.10.2016).
2. Gryaznov V. S. Legal basis for air services. – M.: VKSH KNOW Aviabusiness, 2001. – P. 12.

УДК 342.951

Славич К. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Розум І. О., к.ю.н.

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ПРОЦЕСУАЛЬНИХ ПРАВОВІДНОСИН ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРИПИСІВ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

Питання процесуальних аспектів притягнення до відповідальності за порушення законодавства на повітряному транспорті науковцями розроблено незначно, а комплексних досліджень взагалі бракує, тому актуальність теми наявна.

Нормативно-правове регулювання процесуальних аспектів врегульовано Наказом Міністерства інфраструктури України від 26.12.2011 № 637 «Про затвердження Порядку накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті». Цей наказ не став новим нормативним актом, що регулював зазначені процесуальні питання. Цим наказом замінено дію наказу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 02.11.2005

№ 823 «Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті».

Наказ № 637 встановлює порядок і уточнює процедурні питання розгляду справ про правопорушення у галузі цивільної авіації, а також накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті, що поширюється на юридичні особи, що здійснюють діяльність в авіації та фізичні особи, що вчиняють адміністративні правопорушення при користуванні авіаційними транспортними послугами. Наказ повністю розвиває та продовжує регулювання питання публікації зазначене у Повітряному Кодексі. Підставою для порушення та розгляду справи, як і будь-якої іншої адміністративної справи є протокол про правопорушення у галузі цивільної авіації, форма якого є частиною наказу.

Відповідно до п. 2.2. Протоколи про правопорушення в галузі цивільної авіації мають право складати Голова Державіаслужби України, його заступники, державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадові особи Державіаслужби України, керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники.

Передбачено, і це відповідає загальним правилам, при скоєнні суб'єктом правопорушення на території аеропорту відповідні особи (керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники) складають протокол про правопорушення у галузі цивільної авіації, підписується посадовою особою, що склала протокол, та керівником або уповноваженим представником, а при наявності свідків, і ними. Цей документ у триденний строк повинен бути направлений до Державіаслужби України. Протокол складається по кожному випадку правопорушення, що теж відповідає чинним загальним правилам притягнення до адміністративної відповідальності.

За загальними правилами, і тими що розглядаються, відповідно до п. 3.1. за результатами розгляду виноситься постанова про накладення штрафу за правопорушення у галузі цивільної авіації або постанова про закриття провадження у справі про правопорушення у галузі цивільної авіації. При накладенні штрафу застосовується ст. 127 Повітряного кодексу. Пункт 3.4. Наказу зазначає можливість державним інспекторам та уповноваженим на проведення перевірок посадовим особам Державіаслужби України накладення стягнень у розмірі до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, та не може перевищувати ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (п. 8.3), без зазначення складу порушень, що, на нашу думку, дублює Повітряний кодекс, тому що розмір штрафних санкцій у ПК багато більший із зазначенням складів правопорушень. Не зрозуміло чому питання розміру штрафів рознесено у різні пункти наказу. Мабуть слід законодавцю

зробити відповідні зміни.

Штраф може бути накладено протягом шести місяців з дня виявлення правопорушення, але не пізніше ніж через три роки з дня його вчинення, що також відповідає загальним правилам притягнення до адміністративної відповідальності (п. 3.5). Правила та процедура складання протоколу відповідає вимогам КУпАП.

Наказом передбачено процедуру сплати штрафу порушником, що по порядку і строкам не відрізняється від чинних інших адміністративних процедур, тобто 15-денний строк, або примусове стягнення через виконавчу службу.

Враховуючи розглянуті питання, видно, що чинна процедура притягнення до відповідальності за порушення законодавства на повітряному транспорті врегульована на достатньому рівні та повністю вписується у чинне процесуальне нормативне поле адміністративної відповідальності.

Література

1. Про затвердження Порядку накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті: наказ Міністерства інфраструктури України від 26 грудня 2011 р. № 637 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z0073-12>

2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

УДК 341+346.3

Спірін В. Г., Кузьмін А. Р., студенти,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет
Науковий керівник: Радзивілл О. А., к.ю.н., доцент

ЧАРТЕРИ ЯК ОСОБЛИВИЙ ВИД ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В умовах глобалізації економіки міжнародні перевезення набувають все більшого значення. Також із розвитком науково-технічних досягнень особливо зростає роль повітряних перевезень, які дозволяють у максимально зручний та швидкий спосіб здійснити міжнародне перевезення. У зв'язку з цим, для нашої держави є актуальним, по-перше, усвідомлення і використання переваг, які дає членство в міжнародних договорах у сфері комерційних авіаперевезень; по друге, реорганізація національного законодавства і установ таким чином, щоб ці переваги ефективно реалізовувалися [1].

Міжнародним вважають перевезення, згідно з яким пункти