

сили, яке проявляється у фізичному впливі на організм іншої людини з метою досягнення шкідливого результату. Щодо психічного насильства, до дане питання є більш проблемним і потребує детальнішого дослідження, зокрема встановлення чіткого визначення коли і які дії можна вважати психічним насильством.

Література

1. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III // Відомості Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>

2. Коментар до Кримінального кодексу України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://legalexpert.in.ua/komkodeks/uk/81-uky/1997-289.html>

3. Ігнатів О. І. Кримінальне насильство: окремі питання / О. І. Ігнатів // Право України. – 2005. – № 3. – С. 67-71.

4. Гумін О. М. Кримінально-насильницька поведінка проти особи: монографія / О. М. Гумін – Львів: Львівськ. держ. ун-т. внутр. справ, 2009. – 360 с.

УДК 338.47(043.2)

Бегма Д. О., студент,
Херсонський державний університет, м. Херсон
Науковий керівник: Сотула О. С., д.ю.н., доцент

СУЧАСНИЙ СТАН ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА ТЕНДЕНЦІЇ ЙОГО РОЗВИТКУ

На теперішньому етапі розвитку України постала гостра необхідність обґрунтування основних тенденцій розвитку української авіаційної галузі, які потрібно вибудовувати, виходячи зі змісту і принципів функціонування сучасного світового авіаційного ринку, що обумовлено як загальними глобалізаційними процесами, так і поступовим входженням нашої держави до Європейського Союзу.

Адже в нашій державі процес становлення авіаційної галузі співпав із кризовими явищами перших років незалежності. До того ж, в науковій літературі зазначається, що чинний стан української авіаційної галузі не відповідає сучасним вимогам розвитку країни, що претендує на звання індустріально розвиненої [1, с. 126; 2, с. 89]. Така ситуація ще й обумовлена ускладненням економічної та військово-політичної ситуації в державі, рекомендаціями низки міжнародних організацій та органів ЄС щодо оминання

альтернативними маршрутами частини повітряного простору України, що спричиняє погіршення показників розвитку авіаційної галузі.

З метою досягнення бажаного результату необхідним є вдосконалення механізму державного регулювання авіаційної галузі, що насамперед слід розпочати з удосконалення нормативно-правової бази регулювання авіаційних правовідносин. Адже ефективність діяльності вітчизняного авіаційного транспорту значною мірою залежить від дієвості механізмів, які застосовує держава, регулюючи відносини в авіаційній галузі.

Щодо сучасного правового регулювання авіаційної галузі, то основою є Повітряний кодекс України 19 травня 2011 року [3], проте враховуючи євроінтеграційні процеси в нашій державі, він потребує вдосконалення та приведення до норм європейського співтовариства. Так, в науковій літературі звертається увага на невизначеності порядку роботи та відсутності пільг для «малої авіації» [4, с. 216]. Також чинне законодавство враховує не всі ситуації, у яких може опинитися пасажир. Наприклад, не прописана компенсація, якщо пасажир постраждав під час польоту, відсутні конкретні штрафи у випадку пошкодження багажу та ін. Також Повітряний кодекс України переобтяжений посиланнями на норми інших законодавчих та нормативно-правових актів, що суттєво ускладнює його реалізацію.

Разом із тим, на думку деяких вчених, для подальшого розвитку авіаційної галузі України необхідним є реформування управління в галузі й корпоратизація. Це означає, що Україна, як і багато інших країн, має зберегти контроль над військовим авіабудуванням, але комерційно потребує приватних та іноземних інвестицій. Відповідно уряд міг би розділити керівництво цими двома секторами; - необхідність покращання інвестиційної політики й просування галузі авіації. Так, рекомендується відкрити галузь для приватних та іноземних інвестицій, що, зокрема, необхідно для залучення партнерів з метою розподілу ризиків та формування відносин з міжнародними фінансовими системами. Тобто уряд повинен діяти системно, щоб зацікавити інвесторів галуззю – у сфері законодавства, реформ, пріоритезування галузі та її просування в міжнародному середовищі [5, с. 102]; - вдосконалення торгової політики. Хоча на сьогодні торгові бар'єри й не мають значного впливу через низьку інтеграцію в міжнародні ланцюги постачання, але надалі торгова політика набере важливості; - підтримання довготермінової стабільності кваліфікації працівників. Першим кроком може бути вдосконалення середньої базової освіти, а на її

основі – середньої спеціальної освіти відповідно до нагальних потреб бізнесу; - державна підтримка галузі та клієнтів. Необхідно сформулювати стратегію розвитку авіагалузі й спрямовувати кошти в найефективніші сфери. При цьому важливий ретельний контроль державних коштів та чесна конкуренція згідно з міжнародною практикою. Відзначимо, що уряд України визначив авіабудування «стратегічно важливим для економіки держави» сектором [2, с. 89-90]. Втім, конкретних дій із реалізації прийнятої стратегії на сьогодні не здійснено, що знов ж таки актуалізує питання вдосконалення нормативно-правового регулювання авіаційної галузі.

Підсумовуючи, слід зауважити, що для подальшого розвитку авіаційної галузі України необхідним є подальша гармонізація національного авіаційного законодавства до законодавства Європейського Союзу, а також щодо питань застосування стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO).

До того ж, у процесі створення національної нормативно-правової бази авіаційної галузі необхідно приділяти увагу питанню співвідношення права й економіки, оскільки економіка впливає на право безпосередньо та опосередковано: через державу, політику, правосвідомість та інше. Необхідність регулювання економічних відносин в авіаційній галузі породжується економічними потребами. Право виступає як закріплювач сформованих реальних відносин в економіці, забезпечує їхню стабільність, фіксує їх, а також відповідає матеріальним умовам життя у визначених межах [6, с. 211].

Таким чином, враховуючи євроінтеграційний вектор нашої держави, важливим є подальше вдосконалення чинного законодавства, необхідним є укладення Україною з іноземними державами двосторонніх договорів про усиновлення та приведення внутрішнього законодавства у відповідність з міжнародними нормами.

Література

1. Голляк Ю. Б. Формування основних напрямів реалізації стратегії розвитку авіаційної галузі України в межах сталого зростання світового авіаринку / Ю. Б. Голляк // Актуальні проблеми економіки. – 2014. – № 4. – С. 125-130.
2. Калиновський А. О. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України / А. О. Калиновський, Н. І. Горбаль, Н. Л. Калиновська // Бізнес Інформ. – 2016. – № 8. – С. 88-94.
3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 29. – Ст. 123.

4. Юрченко М. В. Повітряний кодекс України як правова основа діяльності авіаційної галузі / М. В. Юрченко // Актуальні проблеми держави і права. – 2013. – Вип. 70. – С. 216-223.

5. Іваницька О. М. Сучасний стан авіаційної галузі та проблеми державного регулювання розвитку авіа галузі в Україні / О. М. Іваницька, А. Г. Гадіак // Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. – 2013. – № 1. – С. 102-105.

6. Радченко М. В. Повітряний кодекс як правова основа діяльності авіаційної галузі / М. В. Радченко // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. – 2014. – № 4 (1). – С. 210-217.

УДК 343.98(043.2)

Бузун О. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Логвиненко А. О., старший викладач

КРИМІНАЛІСТИЧНА КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ХАРАКТЕРИСТИКА НЕЗАКОННИХ ЗАВОЛОДІНЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Все дедалі більше постає проблема в нашому житті незаконного заволодіння транспортних засобів. Слідча практика переконливо свідчить про те, що переважна більшість незаконних заволодіннь транспортними засобами являє собою множину діянь, що класифікуються у певних випадках за сукупністю транспортних та інших, суміжних чи пов'язаних з ними, злочинів. Так, незаконне заволодіння транспортними засобами може бути поєднано з порушеннями правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК); знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК); підробленням документів, печаток, штампів та бланків, збутом чи використанням підроблених документів, печаток, штампів (ст. 358 КК); незаконним придбанням, збутом або використанням спеціальних технічних засобів отримання інформації (ст. 259 КК); умисним вбивством (ст. 115 КК); розбоєм (ст. 187 КК); вимаганням (ст. 189 КК); умисним знищенням або пошкодженням майна (ст. 194 КК) та ін. [1].

Аналіз матеріалів слідчої і судової практики дозволяє класифікувати незаконні заволодіння транспортними засобами на три групи залежно від характеристик предмету злочинного посягання, мети злочину, способів викрадення (дій щодо підготовки,