

Можна сказати, що держава несе відповідальність за шкоду незалежно від наявності її вини. Якщо шкоди завдано не на поверхні Землі, а в космосі або повітряному просторі космічному об'єкту однієї держави таким же об'єктом іншої, то остання несе відповідальність лише за наявності вини. У випадку коли у запуску беруть участь кілька держав, всі вони несуть солідарну відповідальність.

Література

1. Shemshuchenko Yuriy. Problems of development of international space rights. Foreign policy and diplomacy: historical and modernized measures. Vol. 13. Issue 1. 2007. P. 118-122.

2. Конвенція про реєстрацію об'єктів, що запускаються в космічний простір. Конвенція. Міжнародний документ від 14.01.1975 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_253

3. Угода про рятування космонавтів, повернення космонавтів і повернення об'єктів, запущених в космічний простір. Угода. Міжнародний документ від 22.04.1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_483

4. Конвенція про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами. Конвенція. Міжнародний документ від 29.03.1972 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_126

УДК 347.214(043.2)

Скакун Ю.Є., к.ю.н.,
Національний юридичний університет
ім. Я. Мудрого, м. Харків

ЩОДО ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ КОСМІЧНИХ ОБ'ЄКТІВ ТА ПОВІТРЯНИХ СУДЕН, ЯК НЕРУХОМИХ РЕЧЕЙ, НА ЯКІ ПОШИРЕНО РЕЖИМ НЕРУХОМОЇ РЕЧІ

Положенням абз. 2 ч. 1 ст. 181 ЦК України встановлюється, що режим нерухомої речі може бути поширений законом на повітряні та морські судна, судна внутрішнього плавання, космічні об'єкти, а також інші речі, права на які підлягають державній реєстрації [1, ст. 181].

Введення повітряних та морських суден, суден внутрішнього плавання й космічних об'єктів у цивільний оборот являє собою результат процесу розвитку правової моделі, що виявляється в можливості вчинення правочинів з відповідними речами. В контексті досліджуваного питання порядок введення в цивільний оборот розглядається з позицій процедури і з урахуванням моменту який

визначає поширення на відповідну річ правового режиму нерухомості.

Питання порядку введення речей в цивільний оборот й нормативного регулювання відповідних відносин повністю обґрунтовано зазначають Т. Ковальковська й І. Шедогубов щодо повітряних суден, що, втім, є застосовним і до морських суден, суден внутрішнього плавання й космічних об'єктів. Вчені зазначають, що в цілому можна виділити два підходи до вирішення питання порядку введення в цивільний оборот рухомих речей, на які поширено правовий режим нерухомості. Перший полягає у тому, що поширення такого режиму при буквальному розумінні ст. 130 Цивільного кодексу РФ, до якої близькою за змістом є ст. 181 ЦК України, пов'язується не з самим фактом реєстрації об'єкта або прав на нього, а з тим, що відповідний об'єкт або право на нього підлягають реєстрації, тобто необхідністю реєстрації. Тому відповідну річ, якщо вона підлягає реєстрації, слід вважати нерухомістю незалежно від того чи проведена така реєстрація або ж ні. Другий підхід характеризує виникнення відповідної рухомої речі як нерухомості в момент її реєстрації [2, с. 31]. Існування другого підходу пояснюється тим, що до реєстрації речі неможна чітко визначити наявність або відсутність в неї відповідних ознак, а допомогти зробити це може саме звернення за реєстрацією.

Зазначимо, що реєстрація повітряних та морських суден й космічних об'єктів в межах національних правових систем здійснюється під впливом міжнародних зобов'язань України і пов'язується з відносинами у сфері міжнародного приватного права. Відповідні транспортні засоби (повітряні, водні та космічні) є джерелами підвищеної небезпеки, а умови їх експлуатації пов'язані з ризиками спричинення шкоди життю, здоров'ю та майну екіпажу, пасажирів та інших учасників транспортного руху й осіб, які не приймають в ньому участі, зокрема екіпажу та пасажирів, що перебувають на інших транспортних засобах, а також жителів територій в яких здійснюється експлуатація відповідних транспортних засобів. Саме тому акцент в міжнародному приватному праві в частині реєстрації та експлуатації повітряних та морських суден, суден внутрішнього плавання й космічних об'єктів робиться на пов'язуванні таких речей з певною країною і необхідністю у першу чергу здійснення юрисдикційного контролю за експлуатаційними властивостями таких речей, що водночас пов'язано з необхідністю фіксувати факти належності відповідного майна певним суб'єктам. Йдеться про те, що експлуатація таких речей є небезпечною і пов'язана з особливими правилами

відшкодування шкоди, завданою їх використанням. Тому ідентифікація осіб, яким належить таке майно та осіб, що здійснюють його експлуатацію (операторів), є важливим з позиції деліктних правовідносин. Тим не менше, сам факт фіксації належності такого майна, як вбачається, відіграє досить вагому роль в приватних правовідносинах. Це прямо відображено в Конвенції про умови реєстрації суден від 07 лютого 1967 року в ст. 1 якої зазначено, що держава прапору застосовує положення цієї Конвенції з метою забезпечення або в залежності від випадку, для укріплення реального зв'язку між державою і суднами, що плавають під її прапором, й для ефективного здійснення своєї юрисдикції й контролю над такими суднами відносно ідентифікації й підзвітності власників й операторів суден, а також відносно адміністративних, технічних, економічних й соціальних питань [3]. З іншого боку, сама реєстрація є своєрідним допуском відповідної техніки до експлуатації. Наприклад, п. 3.1.2. Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні встановлено, що повітряне судно, яке реєструється в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України повинно, зокрема мати сертифікат типу або еквівалентний до нього документ, виданий уповноваженим органом з питань цивільної авіації та бути визнано уповноваженим органом з питань цивільної авіації придатним до польотів [4]. Порядком ведення Державного судового реєстру України і Судової книги України вимагається свідоцтво про придатність судна до плавання як обов'язковий документ для проведення реєстрації відповідних суден (п. 11 та п. 34) [5]. Так само і ст. 12 Закону України «Про космічну діяльність» передбачає обов'язковість сертифікації об'єктів космічної діяльності, а ст. 15 передбачає, що об'єкт космічної діяльності допускаються до експлуатації, якщо вони мають сертифікат відповідності [6]. На тлі відповідних положень нормативно-правових актів виходить, що поширення юрисдикції держави на рухомі речі, на які поширено правовий режим нерухомості, власне як на нерухомість здійснюється після визначення експлуатаційної придатності таких речей.

Необхідно або заборонити оборот таких речей поза їх реєстрацією, тобто як рухомих, або поширювати на них правовий режим з моменту створення, а не реєстрації.

Наразі існує потреба внесення чіткості на рівні окремого положення ЦК України в питання введення в цивільний оборот рухомих речей, на які поширено правовий режим нерухомості.

Література

1. Цивільний кодекс України: станом на 31 груд. 2016 р. Відом. Верхов. Ради України. 2003. №№ 40-44. Ст. 356 (із змінами).

2. Ковальковская Т., Шедогубов И. Правовой режим воздушных судов. Рос. юстиция. 2001. № 1. С. 30-32.

3. Конвенция об условиях регистрации судов от 7 фев. 1967 г. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_074

4. Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні»: наказ Міністерства інфраструктури України від 25 жовт. 2012 р. № 636, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 16 лист. 2012 р. за № 1926/22238. Офіц. вісн. України. 2012. № 93. Ст. 3814 (зі змінами).

5. Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України: постанова Кабінету Міністрів України від 26 верес. 1997 р. № 1069. Офіц. вісн. України. 1997. № 40. Ст. 24 (зі змінами).

6. Про космічну діяльність: Закон України від 15 лист. 1996 р. № 502/96-ВР. Відом. Верхов. Ради України. 1997. № 1. Ст. 2 (зі змінами).

УДК 347.824(043.2)

Ямненко Т.М., д.ю.н.,
Хомченко О.В., студентка,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ

РОЛЬ АСОЦІАЦІЇ «АЕРОПОРТИ УКРАЇНИ» В РОЗВИТКУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Незважаючи на умови глобальної конкуренції у всіх сферах господарювання, зокрема і в цивільній авіації, суб'єкти авіаційної діяльності об'єднуються заради досягнення спільних цілей та розвитку. Одним із найбільш відомих європейських об'єднань є Міжнародна рада аеропортів Європи (ACI EUROPE), що представляє понад 500 аеропортів у 45 європейських країнах. Її члени сприяють понад 90% комерційного повітряного руху в Європі, ними є національні асоціації аеропортів, навчальні заклади та світові ділові партнери. Рада веде спільну роботу для забезпечення ефективної комунікації та переговорів щодо законодавчих, комерційних, технічних, екологічних, пасажирських та інших інтересів. Члени ACI EUROPE є конкурентами на ринку аеропортів і підтримують вільну та чесну конкуренцію як торгову політику та юридичну концепцію. ACI EUROPE є європейським торговим органом аеропортів і, таким чином, є також Європейським регіоном