

2. Литвиненко Л. Л. Практичні аспекти інвестиційно-інноваційної діяльності авіатранспортних підприємств України / Л. Л. Литвиненко // Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Львів, 19–21 травня 2011 р.). – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2011. – С. 59–60.

3. Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1656-2008-%D1%80>

4. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18 вересня 1991 р. № 1560-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1560-12>

5. Про режим іноземного інвестування: Закон України від 19 березня 1996 р. № 93/96-ВР [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/93/96-%D0%B2%D1%80>

УДК 656.7.071:351.814.263.22 (043.2)

**Ярошенко М. В.**, помічник судді,  
Вінницький адміністративний суд, м. Вінниця  
**Калін В. В.**, студент,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ ОСОБЛИВОГО СТАТУСУ КОМАНДИРА ПОВІТРЯНОГО СУДНА**

В умовах глобалізаційних та інтеграційних процесів, а також розвитку авіаційної галузі нашої держави важливим залишається забезпечення безпеки авіації, інтересів держави, національної безпеки та задоволення потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях. До числа суб'єктів в авіатранспортній системі, діяльність яких спрямована на реалізацію зазначених завдань належить екіпаж повітряного судна, в склад якого входять особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салонів [1].

Тобто згідно чинного Повітряного кодексу України (далі – ПК України) одним із суб'єктів, що представляє склад екіпажу повітряного судна, є пілот (командир) повітряного судна, який, враховуючи специфіку діяльності та покладені на нього функції, наділений особливим правовим статусом.

Формування статусу командира повітряного судна має історичні передумови. Так, спираючись на дослідження Н. В. Дараганової, необхідно зазначити, що формування правового статусу командира повітряного судна починається з 1910 року в період початкового розвитку цивільної авіації та

закладення першооснови правової регламентації діяльності даної галузі в цілому та членів екіпажу повітряного судна зокрема. Створення у 1932 році Головного управління цивільного повітряного флоту «Аерофлот» та події Великої Вітчизняної війни наклали свій відбиток на становленні нормативної бази, що жорстко регулювала функціонування усієї системи авіаційної галузі тих часів. В повоєнні роки та впродовж наступних років, аж до 1991 року, відбувається відновлення довоєнної системи управління цивільною авіацією, вдосконалюється, з урахуванням стандартів та рекомендацій ІКАО, діяльність працівників цивільної авіації [2, с. 11-27].

Здобуття незалежності заклало нові основи системи державного управління у галузі цивільної авіації України та спонукало до розробки нових актів авіаційного законодавства. У перші роки становлення української держави були прийняті нормативно-правові акти, що безпосередньо стосувалися засад діяльності кожного з членів екіпажу повітряного судна. Так, у липні 1992 року затверджені Постанови Кабінету Міністрів України про: Порядок обчислення строків вислуги років для призначення пенсій працівникам льотного складу, Перелік посад працівників льотного складу, робота на яких дає право на пенсію за вислугу років; Порядок призначення і виплати пенсій за вислугу років працівникам льотно-випробного складу цивільної авіації [2, с. 27-47]. Згодом, у 1993 році, прийнято ПК України, норми якого були розраховані на регулювання діяльності авіаційної галузі в нових економічних та політичних умовах. Саме цей нормативно-правовий акт містив значну кількість норм, які визначили основні положення адміністративно-правового статусу осіб, що входять до складу екіпажу повітряного судна (розділ VI – «Екіпаж повітряного судна» ПК України 1993 р.). Також протягом 1993-1995 рр. затверджено ряд положень, які встановлювали нормування робочого часу та відпочинку, правила медичної сертифікації авіаційного персоналу, врегульовували питання медичного та службового розслідування авіаційних подій на території України, а в 1996 році – Концепцію розвитку цивільної авіації України, яка була визначена стратегічним орієнтиром для всіх суб'єктів авіаційної діяльності [2, с. 30-31].

Отже, можна визначити, що в період становлення незалежної України, формування правового статусу екіпажу повітряного судна характеризувалося, в першу чергу, реформуванням та вдосконаленням системи державного управління авіацією, оскільки в цей час продовжувалася робота по зміні існуючих правил, інструкцій, положень тощо, які не відповідали або були не адаптовані до європейського законодавства та міжнародно-правових норм.

Як результат, у 2011 році було прийнято новий ПК України, в якому більш ширше розгорнуто питання правової регламентації діяльності авіаційної галузі та кожного окремо її суб'єкта, в тому числі, і командира повітряного судна.

Стаття 59 ПК України визначає, що командиром повітряного судна може бути пілот, який має відповідну кваліфікацію та досвід. Командира повітряного судна з числа членів екіпажу призначає експлуатант для виконання керівних функцій на повітряному судні [1]. Функції даної особи поділяються на три види: а) виконувані перед польотом; б) виконувані під час польоту, в) виконувані після польоту [3, с. 10].

Аналізуючи зміст ст. 60 ПК України, необхідно зазначити, що особливість статусу командира повітряного судна України ґрунтується на:

- наявності додаткових, порівняно з іншими пілотами, вимог та обмежень;
- наданні йому більшого обсягу прав та повноважень як щодо інших членів екіпажу повітряного судна, так і щодо пасажирів цього судна;
- наявності функцій щодо підтримки законності і порядку на борту повітряного судна;
- наявності повноважень управляти всією діяльністю екіпажу повітряного судна і забезпечувати сувору дисципліну та порядок на повітряному судні;
- необхідності дотримуватися правил польоту і експлуатації судна, вживати необхідних заходів щодо забезпечення безпеки людей, що знаходяться на борту та збереження повітряного судна і майна;
- необхідності, у випадках вимушеної посадки, управляти діями всіх осіб, що знаходяться на борту повітряного судна, аж до передачі своїх повноважень компетентним органам [1].

Отже, як висновок, варто наголосити на тому, що прийнятий у 2011 році ПК України визначив та офіційно закріпив правовий статус командира повітряного судна як основної керівної особи, що має необхідні підготовку і досвід для забезпечення керування та безпеки передпольотних, польотних та післяпольотних робіт.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
2. Дараганова Н. В. Адміністративно-правовий статус екіпажу повітряного судна України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Н. В. Дараганова; Нац. авіац. ун-т. – К., 2009. – 237 с.

3. Гусар О. А. Авіаційний персонал: оновлення поняття / О. А. Гусар // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: Зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2014. – № 1 (30). – С. 9-15.

УДК 347.85(158)(043.2)

**Бабенко А. Ю., Велика А. М.**, студентки,  
Факультет літальних апаратів,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Шуст Н. Б., д.соц.н., професор

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРАВА ВЛАСНОСТІ НА МІСЯЦЬ ТА НЕБЕСНІ ТІЛА**

XX століття увійшло в історію розвитку правового регулювання права власності на Місяць та небесні тіла. З початком освоєння космосу із Землі, правове регулювання права власності на Місяць та небесні тіла являє собою також і юридичний феномен, для якого основними є як поняття загального надбання людства у вигляді космічного простору, так і небесних тіл. Тому на сьогоднішній день стало дуже популярно купувати землю на Місяці. Країнами «космічного клубу» в XX-му столітті було прийнято та ратифіковано кілька міжнародних угод, що регулюють питання правового регулювання права власності на Місяць та небесні тіла, що впливає із змісту ст. IV Договору по космосу 1967 р.

У стислий період часу вступили в силу Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла; Договір по космосу 1967 р.; Угода про рятування космонавтів, повернення космонавтів і повернення об'єктів, запущених в космічний простір 1968 р. (Угода про рятування 1968); Конвенція про відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами 1972 (Конвенція про відповідальність 1972 р.); Конвенція про реєстрацію об'єктів, що запускаються в космічний простір 1975 р. (Конвенція про реєстрацію 1975 р.).

Склався ряд звичаїв про проходження особливого дозволу космічного апарату через повітряний простір інших держав при виході на орбіту, при зміні траєкторії польоту і приземлення, про визначення кордону між суверенною повітряним і міжнародним космічним простором [1, с. 4].

Коло країн, що володіють технологіями доступу до позаземних ресурсів розширюється. ЄС здійснив доставку своїх апаратів на поверхню Марсу, Венери, Титану. Зараз тривають експедиції до інших планет, які передбачають спуск дослідницьких модулів на поверхню. Аналіз дослідів,