

види космічних відносин, формують спеціальні інститути космічного права, що відповідає існуючій традиції поділу галузі на загальну і особливу частини. Крім того, у системі космічного права виділяється також спеціальна частина, яку утворюють правові інститути, що стосуються міжнародного співробітництва у сфері дослідження і використання космічного простору [4, с. 14].

Отже, космічне право України – це сукупність правових норм, що регулює суспільні відносини, пов'язані із здійсненням космічної діяльності (вітчизняними та іноземними підприємствами, установами та організаціями) космічних досліджень із створення та застосування космічної техніки та використанням космічного простору. Система космічного права – це поділ його норм за окремими космічно-правовими інститутами відповідно до особливостей космічних відносин, які регулюються цими нормами.

Література

1. Оніщенко Н. М. Правова система: проблеми теорії: монографія / Н. М. Оніщенко. – К.: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2002. – 352 с.

2. Малишева Н. Р. Космічне право: перспективи розвитку в міжнародному і національно-правовому контекстах / Н. Р. Малишева // Вісник Академії правових наук України. – 2003. – № 2. – С. 335-349.

3. Драпайло Ю. 3. Щодо нових напрямів господарсько-правового регулювання (на прикладі космічної діяльності) / Ю. 3. Драпайло // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – Вип. 64. – С. 381-388.

4. Андрушко І. П. Космічне право: поняття та зміст: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01 / І. П. Андрушко; НАН України. Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького. – К., 2006. – 19 с.

УДК 347.8 (043.2)

Миронець О. М., старший викладач,
Навчально-науковий Юридичний інститут,

Авраменко Д. І., студентка,
Навчально-науковий Інститут економіки і менеджменту,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРЕВЕНТИВНІ ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Убезпечення перевезення пасажирів, вантажу та пошти повітряним транспортом у наші дні залишається актуальним. Відповідно до національного законодавства України суб'єкти авіаційної діяльності можуть проводити превентивні заходи безпеки.

До заходів попередження вчинення діянь проти безпеки цивільної

авіації згідно зі ст. 87 Повітряного кодексу України (далі – ПК України) відносяться:

- постійне проведення оцінки ризиків та рівня загрози безпеці цивільної авіації з метою впровадження відповідних рівню загрози заходів безпеки Державною авіаційною службою (Державіаслужбою), яка є Уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

- визначення Державіаслужбою всіх або окремих рейсів будь-якого експлуатанта як рейсів підвищеного ризику із застосуванням посиленних заходів безпеки в аеропортах України, а також включенням за окремим рішенням Кабінету Міністрів України до складу екіпажу повітряного судна озброєних спеціально підготовлених працівників правоохоронних органів на невизначений або певний час залежно від рівня загрози;

- визначення Державіаслужбою переліку держав та аеропортів, до яких тимчасово заборонено чи обмежено польоти повітряних суден експлуатантів;

- для унеможливлення пронесення на борт повітряного судна або в зону обмеженого доступу, що охороняється, зброї, вибухівки або інших небезпечних предметів, речовин тощо, які можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання і пронесення яких не дозволяється, застосовуються: 1) контроль за доступом осіб та транспортних засобів і контрольованих зон аеропортів (аеродромів) та зон обмеженого доступу, що охороняються; 2) контроль на безпеку персоналу, транспортних засобів, яким надається доступ до зон обмеженого доступу, що охороняються; 3) охорона, контроль доступу, передпольотний (післяпольотний) та спеціальний огляд повітряного судна; 4) контроль на безпеку членів екіпажу, пасажирів, ручної поклажі, багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень, польотних та аеропортових постачань, бортових припасів, включаючи бортове харчування тощо; 5) фізичний захист периметру аеропорту (аеродрому) та його патрулювання; 6) розташування місць паркування та стоянок транспортних засобів на відстані не менш як 50 метрів від фронту будівлі аеровокзалу;

- проведення контролю на безпеку за рішенням командира на борту повітряного судна у разі потреби незалежно від згоди пасажирів [1].

Для забезпечення польоту відповідно до розділу XI Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу перевізник має право відмовити в перевезенні на будь-якому етапі перевезення, анулювати бронювання або зняти пасажирів з борту повітряного судна, виходячи з власних обґрунтованих рішень, якщо:

- психічний чи фізичний стан особи дає підстави вважати, що пасажир потребує спеціальної допомоги від перевізника, яка не була замовлена або яку перевізник не може надати за певних обставин, спричинить дискомфорт іншим пасажирів, призведе до появи будь-якого

ризика для себе або інших пасажирів чи власності пасажирів і перевізника;

— пасажир не виконав вказівок перевізника, пов'язаних із забезпеченням безпеки польоту, якості та комфорту перевезення пасажирів, створює незручності для перевезення інших пасажирів, у зв'язку з чим перевізник не може виконати зобов'язання перед пасажиром, які перебувають на борту повітряного судна;

— пасажир поводить себе таким чином, що викликає сумніви щодо забезпечення безпеки польоту під час перевезення, а саме демонструє агресивну поведінку з використанням погроз стосовно інших пасажирів, працівників перевізника та екіпажу повітряного судна;

— пасажир відмовився пройти перевірку, яка здійснюється працівниками служби безпеки перевізника, аеропорту чи відповідних державних органів;

— пасажир може становити небезпеку або вже становить небезпеку для інших пасажирів (багажу, вантажу) чи повітряного судна;

— пасажиром не були сплачені необхідні відповідні збори або тарифи;

— пасажир не пред'явив для перевірки необхідні для подорожі документи;

— пасажир намагається в'їхати в країну без чинного документа на в'їзд;

— пасажир під час рейсу пошкодив квиток, інші документи, що посвідчують особу;

— пасажир раніше вже вчинив одну з наведених вище дій чи порушень і мають місце ознаки того, що така поведінка може повторитися;

— пасажир перебуває у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння;

— квиток, пред'явлений пасажиром, не дійсний для перевезення, придбаний в особи, яка не є перевізником чи його агентом, квиток було оголошено втраченим, украденим, недійсним, має підроблення, польотний купон виправлений будь-ким, крім перевізника (його агента з продажу), або зіпсований, пасажир має перший невикористаний польотний купон, але починає свою подорож у будь-якому іншому місці зупинки на маршруті перевезення за новим, не врегульованим згідно з тарифними нормативами перевізника, тарифом;

— особа, яка пред'явила квиток, не може ідентифікувати себе як особу, зазначену в квитку [2].

Вказані заходи превенції правопорушень у сфері повітряних перевезень, безперечно, є важливими, потребують постійного застосування та модернізації, створюють умови для безпечного функціонування цивільної авіації.

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/page4>

2. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Мінінфраструктури від 30.11.2012 № 735 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12/page3>

УДК 347.826 (043.2)

Миронець О. М., старший викладач,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Васильченко А. А., студент,
Навчально-науковий Інститут економіки і менеджменту,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ В ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Питома вага авіаційних перевезень пасажирів, вантажу та багажу зростає щороку. Вказана тенденція потребує постійної уваги повітряних перевізників до підтримання належної якості послуг, які надаються авіаційним транспортом. Досягнення вказаної мети тісно пов'язане з необхідністю вжиття перевізниками, а також аеропортами комплексу заходів щодо захисту від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Міжнародне визнання вказана проблема отримала у ХХ ст. після вчинення міжнародних злочинів, що були пов'язані з захопленням заручників. До прикладів правопорушень вказаного характеру у авіаційній сфері можна віднести: захоплення літака авіакомпанії «Ер Франс» 27 червня 1976 року (вилетів рейсом 139 Тель-Авів – Париж, на борту перебували 250 пасажирів та екіпаж), захоплення літака авіакомпанії «Люфтганза» 13 жовтня 1977 року (вилетів з аеродрому у Пальма де Мальорці, на борту були 86 пасажирів, 5 членів екіпажу).

Як на міжнародному, так і на національному рівні тема забезпечення авіаційних перевезень є актуальною, що зумовлює наявність відповідних національних та міжнародних нормативно-правових актів.

До міжнародних юридичних документів, що регулюють вказану проблему прийнято відносити: Токійську конвенцію про злочини та деякі інші дії, що скоюються на борту повітряного судна 1963 р., Гаазьку конвенцію про боротьбу із незаконним захопленням повітряних суден 1970 р., Монреальську конвенцію про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 р., Монреальський