

Політологія. Соціологія. Право. – 2012. – № 3. – С. 141-145.

3. Про захист економічної конкуренції: Закон України від 11 січня 2001 р. № 2210-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 12. – Ст. 64.

УДК 351.814.2(043.2)

Вигівська А. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ

В науково-технічній літературі достатньо часто підіймається проблема безпеки цивільної авіації. Однак у вітчизняній юридичній науці правові аспекти цієї проблеми практично недосліджені. Лише певні її аспекти привертали увагу науковців. Так, В. І. Рижий детально досліджував правові аспекти імплементації в національне законодавство норм міжнародного права в сфері боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації (авіаційної безпеки).

Проблема безпеки цивільної авіації, а також потреба в її правовій охороні, існувала з часу перших польотів повітряних суден. Показово, що перший в історії правовий акт, що регулював польоти повітряних суден (постанова паризької поліції від 23 квітня 1784 р.), стосувався саме безпеки: вводилась дозвільна система польотів та встановлювались деякі правила пожежної безпеки для повітряних куль [3, с. 46].

З розвитком цивільної авіації ростуть і вимоги, не тільки до комфорту, а й до її безпеки. В Україні питання безпеки цивільної авіації висвітлене у Законі України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20 лютого 2003 року [2].

Метою даної Програми є створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації, а основним завданням є здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів аеропорту та об'єктів радіонавігаційного забезпечення незалежно від їх форм власності та підпорядкованості.

Виконання заходів цієї Програми заходів забезпечує спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації

До повноважень спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації належить:

— підготовка разом з іншими центральними органами виконавчої

влади проектів нормативно-правових актів, що стосуються реалізації державної політики у сфері авіаційної безпеки;

- реалізація єдиної державної політики у сфері авіаційної безпеки, захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання;

- організація виконання центральними органами виконавчої влади, установами, організаціями, підприємствами, а також авіаційними суб'єктами вимог у сфері авіаційної безпеки;

- проведення реєстрації та сертифікації суб'єктів забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації, а також оцінки з питань авіаційної безпеки підрозділів, що займаються авіаційною діяльністю;

- розроблення вимог щодо рівня кваліфікації та професійної підготовки авіаційного персоналу з питань авіаційної безпеки;

- проведення сертифікації навчальних закладів цивільної авіації та участь у сертифікації інших навчальних закладів з підготовки спеціалістів цивільної авіації, які мають відношення до забезпечення авіаційної безпеки;

- участь у службових розслідуваннях авіаційних подій з цивільними повітряними суднами на території України та в установленому законодавством порядку – з цивільними повітряними суднами інших держав, а також актів незаконного втручання;

- здійснення контролю за станом забезпечення авіаційної безпеки;

- проведення експертизи проектів будівництва нових і реконструкції діючих аеропортів щодо дотримання вимог авіаційної безпеки [2].

Також здійснюється контроль за безпекою стосовно членів екіпажу, пасажирів, їх ручної поклажі та багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень, бортприпасів, включаючи бортове харчування. Контроль за безпекою здійснюється за технологією, затвердженою керівником аеропорту, розробленої відповідно до вимог інструкції з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах, що затверджується спеціально уповноваженим органом з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

Мінімальні вимоги до забезпечення контролю повинні включати огляд членів екіпажу, пасажирів, їх ручної поклажі та багажу, але не обмежуватися цим. Тому проблему гарантування безпеки цивільної авіації поділяють на два самостійних, хоча й взаємопов'язаних питання. По-перше, це вживання відповідних заходів і встановлення правил щодо забезпечення технічно-надійної експлуатації авіаційної техніки як своєрідної «техніки безпеки». По-друге, сюди входять специфічні правові питання боротьби з актами незаконного втручання людини в діяльність цивільної авіації, що загрожують її безпеці [1].

Література

1. Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в

Україні: Указ Президента України від 15 січня 1998 р. № 17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=17/98>.

2. Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20 лютого 2003 р. № 545-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T030545.html

3. Грабарь В. Э. История воздушного права / В. Э. Грабарь // Вопросы воздушного права. – М., 1927. – Вып. 1. – С. 46.

УДК 347.15/18

Вишновецький А. В., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Белуга Ю. М., старший викладач

ДО ПИТАННЯ ПРО ФІЗИЧНУ ОСОБУ В ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ

Дослідження правового положення суб'єктів цивільних правовідносин належить до найважливіших проблем цивілістичної науки. Ще з римського права відомий поділ суб'єктів правовідносин на фізичних і юридичних осіб. В юридичній науці людина являє собою інтерес як можливий суб'єкт прав і обов'язків. Але чи можна вважати тотожними поняття «фізична особа» і «людина» як біологічна істота?

Фізична особа – це термін у праві, що вживається для позначення людини як учасника правовідносин, носія цивільних прав і обов'язків [1, с. 68].

Будь-яка фізична особа як суб'єкт права характеризується двома елементами: правоздатністю і дієздатністю. У Франції закон не розрізняє окремих категорій правоздатності й дієздатності; будь-який громадянин з досягненням повноліття стає здатним до всіх актів цивільного життя. Однак судова практика й теорія розрізняють правоздатність і дієздатність. У праві Англії та США правоздатність і дієздатність визначаються єдиним терміном «правова здатність». Судова практика виділяє «пасивну правову здатність», яка за змістом відповідає правоздатності, і «активну правову здатність» та «здатність до вчинення правового акту», що відповідають за змістом поняттю дієздатності.

У німецькому законодавстві використовуються три терміни: правоздатність, дієздатність і деліктоздатність. Деліктоздатність розглядається як здатність громадянина нести цивільно-правову відповідальність за шкоду, заподіяну його протиправними діями.

Правоздатність виникає з моменту народження й припиняється зі смертю. Окремі права, можливість реалізації яких пов'язана з певними особистісними та фізіологічними особливостями людини, можуть виникати тільки з досягненням певного віку (батьківські права, шлюбні