

Література

1. Енциклопедичний довідник майбутнього адвоката / О. Д. Святоцький, Т. Г. Захарченко, С. Ф. Сафулько та ін.; За заг. ред. С. Ф. Сафулька. – К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. – 616 с.
2. Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_tech/.
3. Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml.

УДК 343-372(043)

Рощина І. О., к.ю.н., доцент,
Меренкова В. О., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПІЛОТІВ НА ПОЧАТКУ СТАНОВЛЕННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

З тих часів, коли людство навчилося за допомогою літальних апаратів пересуватися по повітрю і стало використовувати повітряний простір для повітроплавання, коли повітроплавання робило свої перші кроки, а літак ще і не був винайденим, постала необхідність у встановленні визначених правил та норм для упорядкування цієї сфери людської діяльності. Ще наприкінці ХІХ ст. учені-юристи висловлювали думки про те, що пересування повітряним транспортом тільки тоді матиме реальну можливість здійснюватись, коли будуть вирішені основні питання правового регулювання повітряного пересування, у тому числі й питання правової регламентації діяльності та відповідальності пілота [1, с. 755].

Грунтовні дослідження питань, пов'язаних з діяльністю цивільної авіації, проводилися ще за часів існування СРСР – серед них слід відзначити праці І. С. Лопаногова, В. Л. Лахтіна, В. А. Зарзара, А. Д. Кейліна, Ю. М. Малєєва та інших.

Перша світова війна сприяла інтенсивному розвитку та застосуванню авіації: були продемонстровані широкі можливості застосування літаків з військовою метою – спочатку для розвідки, а пізніше й для обстрілу та бомбардування.

Держави, на думку І. С. Лопаногова, вийшли з війни зі значними розробками в галузі конструкторської думки щодо льотної справи, з запасами невикористаних повітряних суден та матеріалів, які могли бути

використані і для цивільної авіації, а також із достатньо потужними авіаційними заводами, які вимагали нових замовлень для свого подальшого існування [2, с. 65]. Як наслідок, постало актуальним питання використовувати авіацію не тільки для військових, але й для мирних цілей – для повітряного перевезення пасажирів, пошти, вантажів.

Водночас за цих умов стало спостерігатися все більше підстав для правового втручання та судового врегулювання справ, пов'язаних із повітряним пересуванням. Незаконні перельоти кордонів; контрабанда; скидання з літаків заборонених предметів; недотримання правил безпеки, які призводили навіть до зіткнення літаків між собою; небезпечні прийоми при польотах із пасажирами тощо стали приводом для численних дискусій, а часто і предметом судових розглядів. У результаті постала нагальна необхідність врегулювати повітряне сполучення новими правовими нормами, дати в законодавстві точні вказівки з питань правової регламентації діяльності осіб, які обслуговують цей вид транспорту та визначити відповідальність за порушення цих норм.

Посилена швидкість руху, його масовий характер, залежність безпеки пасажирів і інших осіб від стану найдрібніших деталей обладнання і, нарешті, підвищені вимоги щодо обслуговуючого персоналу змусили ввести ретельне нормування використання повітряного транспорту. Уже перші законодавчі акти, що регулювали повітряне пересування, містили правила, що регулювали діяльність пілотів та норми, що встановлювали відповідальність за порушення цих правил.

Першим комплексним актом, який встановив основні правила пересування в повітряному просторі України та містив норми, які регулювали діяльність та відповідальність пілотів, став Декрет про повітряні пересування від 17 січня 1921 р. [3]. Декретом централізовано, на державному рівні, в інтересах внутрішньої та зовнішньої безпеки, з метою недопущення використання цього нового на той час і могутнього засобу пересування на шкоду інтересам суспільства були введені норми, що регулювали діяльність пілотів у цілому, та кримінальну відповідальність пілотів, зокрема. Ним було введено обов'язковий облік та реєстрацію всіх пілотів країни. Також у зазначеному акті були введені і статті забороняючого характеру, якими передбачалось застосування відповідних санкцій, у тому числі і кримінальних, до порушників встановлених цим Декретом правових норм.

Узагальнюючи вищенаведене, можна зробити висновки про те, що на початку зародження цивільної авіації:

1) всі країни прагнули створити єдині для всієї країни централізовані законодавчі акти про повітряне пересування і в кожному з цих актів певною

мірою висвітлювалося й питання щодо відповідальності пілотів, у тому числі й кримінальної. Проте часто держави обмежувались лише вказівкою на найважливіші порушення (з більшою чи меншою їх деталізацією);

2) всі порушення пілотами визначених правил повітряного пересування, за які передбачалась кримінальна відповідальність у часи становлення цивільної авіації загалом можна звести до таких: порушення правил, установлених для допущення окремих повітряних суден чи осіб екіпажа, що обслуговують їх, до повітряного пересування; порушення правил, що вимагали наявності на повітряному судні під час перельотів визначених документів і книг, порядку ведення книг, визначеного устаткування повітряних суден різними установками, відсутності на борту заборонених чи без особливого дозволу, предметів; порушення правил щодо порядку повітряного пересування та інші.

3) покарання за перераховані злочинні дії зводилися до: штрафу, арешту та тюремного ув'язнення, а як додаткове покарання стосовно пілотів була встановлена тимчасова чи постійна заборона на здійснення польотів, анулювання посвідчення на право здійснення польотів.

Література

1. Дараганова Н. В. Етапи формування правового статусу працівників цивільної авіації України / Н. В. Дараганова // Наука і молодь: збірник наукових праць міжнародної наукової конференції. – К.: НАУ, 2003. – С. 755.

2. Яковлев А. С. Авиация / А. С. Яковлев // Большая советская энциклопедия. – [3-е изд.]. – М.: Советская энциклопедия, 1969. – Т. 1. – С. 65.

3. Декрет «О воздушных передвижениях»: [от 17 января 1921 г.] / Совет народных комиссаров. – Офиц. изд. – М.: Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства: [изд. Народного Комиссариата Юстиции], 1921. – № 6.

УДК 340.136

Рибікова Г. В., старший викладач,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ В СФЕРІ ПРОВЕДЕННЯ ПРАВОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ АКТІВ

Якість законопроектів ЄС, як відзначають вчені, є життєво важливим, оскільки впливає як на здатність держав-членів імплементувати право ЄС, так і на ефективність законодавства Співтовариства та його моніторингу інститутами ЄС [3, с. 158].

«Вдосконалення законотворчості» є однією з основних проблем європейських законодавців і входить до складу загальної проблеми