

виступав носієм такого суверенітету. Однак можна зазначити, що всі мислителі заклали фундамент для подальшого тлумачення ідеї народного суверенітету.

Література

1. Людвік В.Д. Принципи права як універсальні правові регулятори: поняття та значення. *Науковий вісник Юридичної академії Міністерства внутрішніх справ*: збірник наукових праць. 2005. № 1. С. 75-80.

2. Троян І. Ідея державного суверенітету в політико-правових теоріях Нового часу. Гуманітарні та соціальні науки: матеріали I Міжнар. конф. молодих вчених HSS-2009, 14–16 трав. 2009 р., Львів / Нац. ун-т «Львівська політехніка». Львів: Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2009. С. 182–183.

3. Гапотій В.Д. Вплив глобалізаційних процесів на теорію та практику державного суверенітету. *Вісник Національного університету внутрішніх справ*. 2004. Вип. 27. С. 243-250.

4. Денисенко В.М. Проблеми раціоналізму та ірраціоналізму в політичних теоріях Нового часу європейської історії. Львів: «ПАІС», 1997. 274 с.

5. Народний суверенітет. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/ Народний_суверенітет#Погляди_Джона_Локка](https://uk.wikipedia.org/wiki/Народний_суверенітет#Погляди_Джона_Локка).

6. Монтескьє Шарль Луї. О духе законов. Избр. произведения. Москва: Политиздат, 1955. 733 с.

УДК 347.822(043.2)

Дорошенко Т.А., магістр,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Шапенко Л.О., старший викладач

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Питання відповідальності держав за застосування зброї до цивільного повітряного судна з кожним роком набуває особливого значення в рамках міжнародного публічного права. Незважаючи на стрімкий науково-технічний прогрес в галузі авіаційної техніки, в наш час залишається актуальною проблема забезпечення безпеки цивільних повітряних суден. Це пояснюється кількістю та характером авіаційних катастроф та аварій.

Загальновизнаним є те, що в міжнародному праві діє принцип забезпечення безпеки цивільної авіації, існування якого вчені обґрунтували тлумаченням преамбули Чиказької Конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію» 1944 р., а саме: «Міжнародна цивільна авіація має розвиватися безпечним і упорядкованим чином, зловживання нею може створити загрозу загальній безпеці». Цей принцип охоплює

різні аспекти безпечного розвитку цивільної авіації від суто технічних, викладених в Додатках до Чиказької Конвенції, які держави добровільно зобов'язалися виконувати, аж до управлінських, економічних, організаційних і суто правових [1, с. 46].

У розвиток цього принципу було ухвалено низку конвенцій, які становлять основу договірної забезпечення безпеки цивільної авіації в міжнародному праві, зокрема: Токійська конвенція «Про порушення та деякі інші дії вчинені на борту повітряного судна» 1963 р., Гаазька конвенція «Про незаконне захоплення повітряних суден» 1970 р., Монреальська конвенція «Про боротьбу з незаконними актами спрямованими проти безпеки цивільної авіації» 1971 р. та ін.

Відповідно до пункту (b) ст. 1 Монреальської конвенції 1971 р., у якій закріплено, що умисне та незаконне пошкодження чи знищення цивільного повітряного судна, що знаходиться в експлуатації або завдає вказаному повітряному судну пошкодження, які виводять його із ладу або можуть загрожувати його безпеці в польоті, є актом незаконного втручання в безпеку цивільної авіації та є кримінальним злочином [2]. Відповідальність за такі дії, аналізуючи ст. 6 та ст. 7 Конвенції, несуть фізичні особи, а держава, на території якої знаходиться судно, має її затримати та передати компетентним органам для подальшого кримінального переслідування або видати іншій зацікавленій державі [2].

Також, зі збільшенням загрозливих випадків застосування зброї до цивільних повітряних суден мало наслідком ухвалення Монреальського протоколу 1989 р. «Про доповнення Чиказької конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію» 1944 р. статтею 3 bis. Так, пунктом (a) Протоколу 3 bis держави зобов'язалися утримуватися від використання зброї до цивільного повітряного судна в польоті. Водночас, положення пункту (b) вказаного протоколу передбачають, що з метою припинення порушення правил польотів держава може застосовувати, реалізуючи суверенітет, будь-які заходи, які не суперечать вимогам міжнародного права та пункту (a) вказаного протоколу. Тобто держава може вдатися до таких заходів: вимагати припинення порушення правил польотів; застосувати перехоплення повітряного судна; змусити повітряне судно до посадки та інших дій, але вказані дії мають бути вчинені у спосіб, що не загрожує безпеці пасажирів та повітряному судну [3].

У свою чергу в Україні питання застосування зброї до цивільного повітряного судна, яке порушує державний кордон України чи не виконує вимоги положень повітряних правил, та становить небезпеку, регулюються низкою актів повітряного законодавства України. Зокрема, Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. в загальному вигляді визначає можливість згідно положень його статей 32 і 87, в разі порушення правил польотів та наявності загроз, застосувати відповідні заходи з метою виконання повітряних правил та запобігти небезпеці,

однак не наводить випадки та умов застосування зброї до цивільних повітряних суден [4].

Отже, підсумовуючи викладене вище, необхідно вказати, що міжнародним правом обмежено право держав застосовувати зброю до цивільних повітряних суден в польоті, що ґрунтується на обов'язках: забезпечити безпечну навігацію цивільної авіації, не застосовувати зброю до цивільних об'єктів та вдаватися до перехоплення повітряного судна тільки як виключний захід, а до цього вдаватися до попередження повітряного судна про допущені ним порушення та вимагати їх найскорішого припинення.

Література

1. Міжнародне право: Основні галузі: підручник / за ред. В.Г. Буткевича. Київ: Либідь. 2004. 816 с.

2. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 верес. 1971 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_165 (дата звернення: 12.03.2020).

3. Протокол, що стосується зміни Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (укр/рос) від 10 трав. 1984 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_423 (дата звернення: 12.03.2020).

4. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 12.03.2020).

УДК 378.147 (043.2)

Караульщик Л.Г., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

ПРАВОВИЙ СТАТУС ЗАКЛАДУ ВИЩОЇ ОСВІТИ

Правовий статус закладу вищої освіти визначається базовим та спеціальним законодавством України у галузі освіти. Основною метою діяльності закладу вищої освіти є забезпечення умов, які необхідні для отримання особою вищої освіти, підготовка фахівців для України.

Основними завданнями закладу вищої освіти є провадження на високому рівні освітньої діяльності, яка забезпечує здобуття особами вищої освіти відповідного ступеня за обраними ними спеціальностями; провадження наукової діяльності шляхом проведення наукових досліджень і забезпечення творчої діяльності учасників освітнього процесу, підготовки наукових кадрів вищої кваліфікації і використання отриманих результатів в освітньому процесі; участь у забезпеченні суспільного та економічного розвитку держави через формування людського капіталу; формування особистості шляхом патріотичного,