

необхідність підтримується не лише науковцями, але й практиками, проте не враховується народними депутатами, які на перше місце ставлять свої власні політичні та фінансові інтереси, залишаючи поза увагою наукові здобутки підкріплені існуючою практикою. Відмова закріпити на законодавчому рівні процесуальну аналогію в цивільному судочинстві України призводить до її фактичного існування у вигляді, так званої «суддівської звичаєвої практики», що вкотре засвідчує можливість та здатність судової системи пристосовуватись до сучасних реалій недосконалості цивільного процесуального законодавства.

Література

1. Практика застосування цивільного процесуального кодексу України (цивільний процес у питаннях і відповідях): коментарі, рекомендації, пропозиції / М. І. Балюк, Д. Д. Луспеник. – Х.: Харьков юр., 2008. – 708 с.

2. Карнаух Т. М. Проблеми застосування правової аналогії у цивільному судочинстві України / Т. М. Карнаух // Наукові записки НаУКМА. Серія Юридичні науки. – 2010. – Т. 103.

УДК 347.822.4

Кондра А.С., Галайко Ю.В., студентки,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

ПРОБЛЕМИ ЦИВІЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ТА ЇЇ РОЗВИТОК

Важливість правового регулювання авіаційної безпеки в цивільній авіації України, а також усвідомлення його суспільством є одним із головних завдань сьогодення. Проблеми авіаційної безпеки в цивільній авіації України та занепокоєність щодо шляхів їх вирішення, викликали вжиття урядом багатьох країн світу відповідних політичних дій, спрямованих на вирішення вказаних проблем.

На нашу думку, потрібно звернути увагу на послідовність реалізації принципу наукової нормотворчої діяльності, яка полягає в тому, що при підготовці та прийнятті нормативно-правового акту потрібно проводити аналітичне дослідження правового регулювання певних груп суспільних відносин, а також досягнення стабільності та узгодженості законодавчих актів, забезпечення оптимальної відповідності законів та інших нормативних актів, з питань, що регулюють авіаційні відносини та захист цивільної авіації в Україні.

Розвиток цивільної авіації в Україні поділяється на декілька етапів розвитку людства, що характеризується прискоренням індустріалізації,

науково-технічною революцією (далі – НТР), в якій було інтегроване й українське суспільство. Початком НТР вважають 50-ті роки ХХ ст., коли запрацювали перші атомні електростанції, стартував перший супутник Землі, розпочалося використання в промисловості електронно-обчислювальних машин. На другому етапі НТР активно розвивалася цивільна авіація. З 1956 р. на авіалініях України і Радянського Союзу з'явився новий літак ТУ-104, що стало початком нового етапу розвитку цивільної авіації [1].

У 60-ті роки ХХ ст. стає масовою автоматизація виробництва (широке використання роботів, автоматизованих систем управління). Початок 80-х років минулого століття ознаменував третій етап НТР, на якому в результаті автоматизації виробництва робітник дедалі більше віддалявся від виготовлення продукції, здійснюючи лише регулювання та контроль виробничого процесу.

В Україні було налагоджено конструювання та виробництво електронно-обчислювальних машин, сучасних приладів і засобів автоматизації. Учені Інституту кібернетики АН УРСР завершили розробку електронно-обчислювальних машин нового покоління «Мир-2», «Дніпро-2» науковці впровадили у виробництво понад 280 винаходів з економічним ефектом [2].

У 1987 р. створена постійна Група експертів з авіаційної безпеки. Її основним завданням є розробка правил і керівних принципів для надання допомоги державам у запровадженні заходів з припинення актів незаконного втручання в досягнення цивільної авіації.

Досягнення поставленої мети через реалізацію таких заходів: 1) виявляти та відслідковувати існуючі види загроз авіаційній безпеці в цивільній авіації, виробляти та проводити ефективні, глобальні, адекватні заходи протидії виникаючим загрозам; 2) забезпечити своєчасне запровадження положень ІКАО, постійно контролювати їх реалізацію в державах; 3) здійснювати перевірки в сфері авіаційної безпеки з метою виявлення недоліків та забезпечення їх відповідними суб'єктами.

Доречним є запровадження ІКАО 11 червня 2005 р. нового міжнародного стандарту, а саме «машинозлічувального паспорту». Усі 188 держав-членів ІКАО погодилися, що всі держави повинні почати його видачу до 1 квітня 2010 р. Запровадження таких електронних паспортів, які будуть містити біометричні характеристики, дозволить швидко ідентифікувати будь-якого пасажира [3].

Особистий підпис людини, причому характеристиками, що ідентифікуються: графіка написання букв, динаміка підпису і тиск інструменту, що пише, - це дозволить вирішити завдання щодо пізнання осіб, що мають право на користування конфіденційною інформацією [4].

Кабінет Міністрів України та інші органи виконавчої влади в межах повноважень, визначених законом, реалізують державну політику

електронного документообігу документа, який використовується для ідентифікації автора та підписувача електронного документа іншими суб'єктами електронного документообігу [5]. Безпосереднє виконання заходів щодо забезпечення безпеки цивільної авіації покладається на експлуатантів авіаційної техніки, також на її розробників, виробників і ремонтників згідно з відповідними авіаційними правилами [6].

Правова база цивільної авіації України створюватиметься шляхом:

— удосконалення діючих і розробки нових актів законодавства, що стосуються діяльності цивільної авіації;

— визначення як базової системи авіаційних правил, норм і стандартів (американської-FAR, європейської-JAR або системи АП Міждержавного авіаційного комітету) для гармонізації відповідних авіаційних правил України;

— визначення та акредитації закладів, установ, фахівців для створення авіаційних правил, норм і стандартів; використання для цієї мети потенціалу національних наукових, освітніх і виробничих закладів;

— створення інформаційне забезпечення суб'єктів цивільної авіації незалежно від форм власності.

Розробка авіаційних правил повинна здійснюватися відповідно до затверджених графіків з визначенням пріоритетності у важливості і першочерговості. Контроль за розробкою таких правил, їх державна реєстрація та введення в дію є одним із основних завдань державного регулювання цивільної авіації. Передбачається використання можливостей спільного розроблення нормативних документів з відповідними зарубіжними або міжнародними організаціями. Порядок внесення змін і доповнень до актів законодавства, що стосуються цивільної авіації, визначається законодавством України. Передбачається встановлення постійного контролю за виконанням авіакомпаніями, авіапідприємствами, іншими суб'єктами цивільної авіації вимог діючих нормативно-правових актів, у тому числі контролю за приведенням установчих документів та організаційно-правових форм суб'єктів сфери цивільної авіації у відповідність із законодавством [6]. Таким чином, завдяки поступовому переходу України до європейського рівня життя збільшиться обсяг авіаційних перевезень у нашій державі.

Підсумовуючи вищезазначене можна зробити такі висновки:

1. Важливою умовою розвитку та удосконалення законодавства у сфері цивільної авіації повинно стати забезпечення прав і свобод громадян України, гарантії їх реалізації, а також забезпечення балансу індивідуальних, суспільних і державних інтересів, захисту в авіаційному просторі України.

2. Забезпечення умов для провадження діяльності України в ІКАО та інших міжнародних організаціях.

3. У практичній діяльності щодо нормотворчості обов'язково потрібно

дотримуватися таких принципів, як своєчасне прийняття нормативно-правового акту; пакетна підготовка нормативно-правових актів, що регламентують конкретні суспільні відносини; суворе додержання правил законодавчої техніки.

4. Врегулювати механізм забезпечення авіаційної безпеки і програм технічного співробітництва з іншими державами.

Література

1. Основні напрями розвитку науки і техніки. Цивільна авіація України на сучасному етапі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://referatik.com.ua>

2. Соціально-економічний розвиток України (1956-1985 рр.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.readbookz.com>

3. Башинський О. Акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації: деякі аспекти міжнародно-правової боротьби з ними / О. Башинський // Київський студентський журнал міжнародного права. – 2006. – № 3.

4. Семкин С. Н. Основы организационного обеспечения информационной безопасности объектов информатизации: учеб. пособие / С. Н. Семкин, Э. Н. Беляков, В. И. Козачок. – М.: Гелиос АРВ, 2005. – 192 с.

5. Про електронно-цифровий підпис: Закон України від 25.05.2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 36. – Ст. 276.

6. Програма підготовки персоналу з авіаційної безпеки // Офіційний вісник України. – 2007. – № 50.

УДК 347.1:339.187.6(043.2)

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

ПРАВОВА ПРИРОДА ДОГОВОРУ ЛІЗИНГУ

Сучасний етап становлення в Україні ринкових відносин характеризується посиленням ролі договору в опосередкуванні суспільних відносин у сфері підприємництва. Окреслюється тенденція до появи й утвердження договірних інститутів, які не були характерними для колишньої системи господарювання. Одним з таких є договір лізингу.

Значення лізингу для економіки України в сучасних умовах важко переоцінити, оскільки, як показує світова практика, він являє собою дієвий механізм, за допомогою якого забезпечується оновлення засобів виробництва та створюються умови для використання новітньої техніки. Водночас, становлення інституту лізингу в Україні неможливе без створення для цього належної правової бази.

Лізингові відносини в Україні набули свого легального статусу в