



МОДЕРНІЗАЦІЯ

вітчизняної правової системи в умовах світової інтеграції

Матеріали III Міжнародної
науково-практичної конференції
(Кропивницький, 23-24 червня 2022 року)

Національний авіаційний університет (м. Київ, Україна)
Льотна академія Національного авіаційного університету (м. Кропивницький, Україна)
Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського (м. Харків, Україна)
Національний університет «Львівська політехніка» (м. Львів, Україна)
Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна (м. Харків, Україна)
Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ (м. Дніпропетровськ, Україна)
Донецький державний університет внутрішніх справ (м. Кропивницький, Україна)
Черкаський державний бізнес-коледж (м. Черкаси, Україна)
Кіровоградський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України
(м. Кропивницький, Україна)
Авіаційний університет Грузії (м. Тбілісі, Грузія)
Вища школа професійної освіти в Вроцлаві (м. Вроцлав Республіка Польща)
Економічний університет (м. Варна, Болгарія)
Єреванський державний університет (м. Єреван, Вірменія)
Технічний університет Ескішехіра (м. Ескішехір, Туреччина)

МОДЕРНІЗАЦІЯ ВІТЧИЗНЯНОЇ ПРАВОВОЇ СИСТЕМИ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

Матеріали
III Міжнародної науково-практичної конференції
(Кропивницький, 23-24 червня 2022 року)

УДК 340: 330 (063)
М74

*Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради
Льотної академії Національного авіаційного університету
(протокол № 8 від 15 червня 2022 р.)*

Модернізація вітчизняної правової системи в умовах світової інтеграції: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., м. Кропивницький, 23-24 червня 2022 р. / за заг. ред. Б.Р. Стецюка. Кропивницький : ЛА НАУ, 2022. - 444 с.

ISBN 978-617-7945-12-2

Збірник містить матеріали тез учасників III Міжнародної науково-практичної конференції «Модернізація вітчизняної правової системи в умовах світової інтеграції», що присвячуються вирішенню актуальних питань захисту прав людини через модернізацію вітчизняної правової системи крізь призму права Європейського Союзу з врахуванням соціально-гуманітарних і філософських аспектів.

Збірник призначено для науково-педагогічних працівників, аспірантів, докторантів, студентів закладів вищої освіти, фахівців-практиків.

*Матеріали друкуються мовою оригіналів.
За виклад, зміст і достовірність матеріалів відповідають автори.*

УДК 340: 330 (063)

ISBN 978-617-7945-12-2

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова організаційного комітету:

МАКСИМОВ В.О. – в.о. начальника Льотної академії Національного авіаційного університету, кандидат технічних наук.

Заступник голови:

СОРОКА М. Ю.– заступник начальника академії з навчальної, науково-методичної та виховної роботи Льотної академії НАУ, кандидат технічних наук, доцент.

Члени організаційного комітету:

АНДРЕЄВА АНДРІЯНА– керівник кафедри юридичних наук, Економічного університету м. Варна, Болгарія, доктор, доцент;

АРУТЮНЯН Н. К. – завідувач кафедри педагогіки Єреванського державного університету м. Єреван, Вірменія, доктор педагогічних наук;

БАБІЙ М. В. – директор Кіровоградського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України;

ГАРАСИМІВ Т. З. – заступник директора навчально-наукового інституту права, психології та інноваційної освіти НУ «Львівська політехніка», доктор юридичних наук, професор, академік АВОУ;

ГМИРЯ В. П. – доцент черкаського державного бізнес-коледжу, кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, підприємства і маркетингу;

ГОЛОВКО О. М. – проректор з науково-педагогічної роботи Харківського національного університету ім. В. Каразіна, доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України;

ГРИМАЛЮК А. Л. – заступник начальника Південно-Східного міжрегіонального управління Міністерства юстиції у Кіровоградській області Південно-Східного міжрегіонального управління Міністерства юстиції;

ДРАНИЙ В. В. – голова Кропивницького апеляційного суду, кандидат юридичних наук;

ДРОК Г. М. – начальник територіального управління Державної судової адміністрації України в Кіровоградській області;

ЄВГЕНІДЗЕ ГЕОРГІЙ – декан факультету ділового адміністрування Грузинського авіаційного університету м. Тбілісі, Грузія;

МАЛІНОВСЬКА ІРЕНА – проректор з міжнародної діяльності Вищої школи професійної освіти у Вроцлаві (Республіка Польща), кандидат юридичних наук, асоційована професорка;

НАЛИВАЙКО Л. Р. – проректор Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, Заслужений юрист України;

ПИСЬМЕННА М. С. - декан факультету менеджменту Льотної академії НАУ, доктор економічних наук, професор, професор кафедри менеджменту та економіки;

ПОЛЩУК С. Ю. – заступник голови Кіровоградської ОДА;

РИБАЛКІН А. О. – декан підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції Донецький державний університет внутрішніх справ кандидат юридичних наук, доцент, полковник поліції;

СИДОРОВ М. В. – помічник начальника Льотної академії НАУ із загальних питань та інноваційного розвитку, кандидат педагогічних наук, старший науковий співробітник;

СОПЛКО І. М. – декан юридичного факультету Національного авіаційного університету, доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України;

СПІЦИНА Г. О. – завідувач кафедри права гуманітарно-правового факультету Національного аерокосмічного університету імені М. С. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», доктор юридичних наук, доцент;

СТЕЦЮК Б. Р. – завідувач кафедри права та правового регулювання авіаційної діяльності Льотної академії НАУ, доктор юридичних наук, професор;

ТУРХАН ЕНІС ТУРГУТ – заступник декана факультету авіації та космонавтики Ескішехірського технічного університету м. Ескішехір, Туреччина, професор;

ФРОДЕ НІЛЬСОН – начальник відділу маркетингу, стратегії та управління університету Норд, м. Буде, Норвегія, доктор наук, професор.

10. Trenczek S., Wojtas P. (2014). Rozwój monitorowania zagrożeń naturalnych w okresie ostatniego 20-lecia. *Bezpieczeństwo Pracy i Ochrona Środowiska w Górnictwie* 2014, nr 9

11. Wetter O. E., Lipphardt M., Hofer F. (2010, October). External and internal influences on the security control process at airports. In 44th Annual 2010 IEEE International Carnahan Conference on Security Technology (pp. 301-309). IEEE

12. Zieliński M., *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym* (w:) *Zeszyty Naukowe Marynarki Wojennej*, Rok LI, nr 4, (183), 2010

Źródła prawa

1. ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 roku o zarządzaniu kryzysowym [Dz.U. 2007, nr 89, poz. 590 z późn. zm.]

2. ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze, [Dz.U. 2006, nr 100, poz. 696 z późn. zm.]

3. ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 roku o ochronie osób i mienia [Dz.U. 2005, nr 145, poz. 1221]

4. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm).

5. ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze [Dz.U. 2006, nr 100, poz. 696 z późn. zm.]

6. rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 września 2005 r. w sprawie form kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego oraz w środkach komunikacji międzynarodowej przez funkcjonariuszy Straży Granicznej, [Dz.U 2005, nr 197, poz. 1642]

7. obwieszczenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 09 sierpnia 2007 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera, (Dz.Urz. ULC, 01.10.2007, nr 5]

УДК 332.025.

СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Єрмоленко-Князева Лілія Станіславівна,

доцент кафедри права та правового регулювання
авіаційної діяльності

Льотної академії

Національного авіаційного університету,

кандидат юридичних наук, доцент

Державне регулювання діяльності авіації та використання повітряного простору України полягає у визначенні державою завдань, функцій, умов діяльності авіації та використання повітряного простору України, встановленні загальнообов'язкових авіаційних правил, здійсненні державного контролю за їх виконанням та відповідальності за їх порушення.

Повітряний транспорт України є складовою системи транспорту України. Основні засади функціонування повітряного транспорту закладено в Законі України «Про транспорт» та в спеціальному кодифікованому нормативному акті — Повітряному кодексі України.

Авіаційний транспорт — це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден. Сукупність правових норм, що регулюють відносини між цими підприємствами та споживачами транспортних послуг в сфері авіації, утворює Повітряне право України.

Особливістю державного управління цивільною авіацією є те, що воно здійснюється не через Міністерство транспорту та зв'язку України, а через Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужбу), яка створена у 2004 році замість ліквідованого Державного департаменту авіаційного транспорту.

Державіаслужба є центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації, на який покладається:

— державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації, сертифікація і реєстрація об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та її ліцензування, забезпечення діяльності об'єднаної цивільнової військової системи використання повітряного простору, регулювання використання повітряного простору і обслуговування повітряного руху, захист авіації України від незаконного втручання її діяльність;

— сприяння зовнішньоекономічній і міжнародно-правовій діяльності цивільної авіації, здійснення централізованого управління діяльністю цивільної авіації, забезпечення розвитку цивільної авіації, науковий супровід діяльності авіації, забезпечення ефективного використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях;

— проведення розслідування авіаційних подій до моменту створення незалежного органу з розслідування [3].

Державіаслужба є спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Вона виконує функції головного (провідного) органа у системі центральних органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації та у сфері використання повітряного простору України.

Взаємодія органів виконавчої влади України щодо нагляду за безпекою польотів повітряних суден здійснюється в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Державне управління в сфері авіаційного транспорту зазнає значного впливу так званого «іноземного елемента» — міжнародних організацій та відповідних міжнародних угод. З метою реалізації Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору, а також здійснення роботи Ради з авіації та використання повітряного простору створено постійно діючий виконавчий орган — Міждержавний Авіаційний Комітет (МАК), утворений незалежними державами (державами-учасницями). МАК взаємодіє з Державним департаментом авіаційного транспорту Міністерства транспорту України в галузі нормування льотної придатності і процедур сертифікації авіаційної техніки відповідно до делегованих МАК функцій та міждержавних угод між ними. У структурі МАК створено Авіаційний реєстр МАК (Авіареєстр) — орган МАК, що здійснює діяльність у галузі льотної придатності і процедур сертифікації повітряних суден, їхніх компонентів, виробництва авіаційної техніки, придатності міжнародних і категорійних аеродромів і їхнього устаткування до експлуатації, охорони навколишнього середовища від впливу авіації.

Згідно рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) державне регулювання повітряного транспорту повинно здійснюватися на трьох рівнях: національному, двосторонньому та багатосторонньому.

Особливе місце у правовому регулюванні у сфері авіатранспорту займають авіаційні правила, які визначають порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і екологічної безпеки.

Основними елементами інфраструктури (матеріальною складовою) повітряного транспорту є повітряні судна, аеродроми і аеропорти.

Авіаційне транспортування здійснюється спеціальним транспортним засобом — повітряним судном. Повітряне судно — це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі (ст. 15 Повітряного кодексу України).

Повітряні судна поділяються на державні, цивільні і експериментальні.

Повітряне судно є державним, якщо воно використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і внесене до реєстру державних повітряних суден.

Повітряне судно є цивільним, якщо воно внесене до державного реєстру цивільних повітряних суден.

Повітряне судно є експериментальним, якщо воно призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науково-дослідних робіт. Експериментальне повітряне судно до реєстрів не заноситься.

Повітряні судна підлягають сертифікації, зокрема, повітряне судно нової конструкції (нового типу) повинно бути сертифіковане на відповідність його діючим в Україні нормам льотної придатності і мати сертифікат типу. Сертифікат типу видає державний орган із питань сертифікації та реєстрації (Держстандарт). Власником сертифікату типу є розробник повітряного судна. Кожний виготовлений в Україні екземпляр цивільного повітряного судна повинен бути сертифікований на відповідність його конструкції, характеристик та експлуатаційно-технічної документації вимогам, передбаченим правилами сертифікації цивільних повітряних суден України.

Повітряне судно виключається з відповідного державного реєстру повітряних суден у разі: зняття повітряного судна з експлуатації; передачі повітряного судна належним чином іншій державі, іноземній юридичній чи фізичній особі. При виключенні повітряного судна з відповідного державного реєстру повітряних суден України реєстраційне посвідчення втрачає силу.

Після реєстрації повітряного судна в державному реєстрі цивільних повітряних суден України власник такого судна повинен отримати в державному органі з питань сертифікації і реєстрації відповідне посвідчення (сертифікат) про придатність його до виконання польотів як бортовий документ. Державний орган з питань сертифікації та реєстрації може делегувати право на видачу та продовження строку дії посвідчення про придатність екземпляра повітряного судна до польотів іншим державним та відомчим органам у порядку, передбаченому правилами сертифікації.

Експериментальне повітряне судно може бути допущене до експлуатації для задоволення потреб народного господарства України за наявності: висновків розробника судна і експертів, призначених державним органом з питань сертифікації і реєстрації, про можливість безпечної експлуатації його при виконанні польотів; рішення Уряду України про використання експериментального судна у цивільній авіації України; посвідчення про придатність до польотів, виданого державним органом з питань сертифікації і реєстрації.

Цивільне повітряне судно, що імпортується в Україну, може бути допущене до експлуатації, якщо буде встановлено, що воно відповідає національним вимогам держави-виробника та додатковим технічним умовам України в частині льотної придатності і тим самим забезпечує відповідність типу повітряного судна, що імпортується в Україну, діючим в Україні нормам льотної придатності.

Повітряне судно військової авіації також повинне бути перевірене на відповідність його вимогам безпеки польотів. Рівень льотної придатності повітряного судна військової авіації повинен бути не нижчим за рівень льотної придатності, встановлений державою для цього класу повітряних суден.

Підтримання кожного повітряного судна в процесі експлуатації у стані, що відповідає вимогам норм льотної придатності, іншим вимогам, що поширюються на це повітряне судно, і вимогам безпеки польотів покладається на експлуатанта повітряного судна. Експлуатант — особа, яка здійснює безпосереднє використання повітряного судна для авіаційних перевезок. Державний орган з питань сертифікації і реєстрації може заборонити експлуатацію повітряного судна у випадках порушення правил допуску, сертифікації та експлуатації повітряного судна.

На зовнішню поверхню цивільних повітряних суден повинні бути нанесені державний і реєстраційний розпізнавальні знаки. Допускається також нанесення на повітряне судно додаткових знаків (символів, написів, емблем та ін.) за погодженням з державним органом із питань сертифікації і реєстрації.

Цивільному повітряному судну України, обладнаному засобами радіозв'язку, надається позивний номер і позивний радіосигнал. На цивільному повітряному судні при виконанні польотів повинні бути документи — бортова документація (реєстраційне посвідчення, посвідчення (сертифікат) про придатність до польотів тощо), встановлена ст. 30 Повітряного кодексу України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 року.
2. Міністерство транспорту та зв'язку України розробило Транспортну стратегію України до 2020 року.[Електронний ресурс]/ Міністерство транспорту та зв'язку України. URL: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>
3. Переверзева С. А. Механизм регулирования коммерческой деятельности авиакомпаний Украины [Текст]: дис... канд. экон. наук: 08.07.04 / Национальный авиационный ун-т./Переверзева Светлана Александровна. — К., 2003. — 207 с

УДК 344.7

ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ ЯК СКЛАДОВА ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

Срмоленко-Князева Лілія Станіславівна,
доцент кафедри права та правового регулювання
авіаційної діяльності
Льотної академії
Національного авіаційного університету,
кандидат юридичних наук, доцент
Вихристюк Маргарита Сергіївна,
студентка
факультету менеджменту
Льотної академії
Національного авіаційного університету

Авіаційна галузь — це складне системне утворення, що включає авіаційну промисловість, яка передбачає вироблення літаків, вертольотів, авіаційних двигунів, а також приладів та устаткування для авіації та авіаперевезення (комерційні та державні), воно діє в межах як міжнародного, так і українського законодавства, спрямоване на якісне надання авіаційних послуг та розвиток Української авіації.

Інвестиційні процеси у галузі авіації забезпечать впровадження досягнень науково-технічного прогресу, вдосконалять організацію виробництва і праці, мінімізують витрати робочої сили та витрати на імпортування комплектуючих частин і необхідних матеріалів для авіазаводів.

Складовою частиною галузі авіації України є повітряний простір. Повітряний простір — це частина атмосфери, що знаходиться під контролем країни і розташована над її територією, включаючи її територіальні води, або, в більш загальному сенсі, будь-яка конкретна тривимірна частина атмосфери [1].

Використання повітряного простору постійно зростає, цьому сприяє як технологічний розвиток і новітні розробки в галузі авіаційній, так і глобалізація і все тісніші ділові та культурні зв'язки між різними країнами світу.

Повітряний простір України, доступний для виконання польотів загального повітряного руху, поділяється на:

— контрольований повітряний простір України обслуговування повітряного руху, в межах якого можуть надаватися в установленому порядку всі види обслуговування повітряного руху (диспетчерське, інформаційне, аварійне);

— повітряний простір України поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного руху, де в установленому порядку забезпечуються польотно-інформаційне та аварійне обслуговування [2, с. 178]

Повітряний простір України та повітряний простір над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена

ELŻBIETA ŻYWUCKA – KOZŁOWSKA, ROSSANA BRONIECKA Bezpieczeństwo lotnisk cywilnych	415
ЄРМОЛЕНКО-КНЯЗЄВА Л. С. Система управління повітряним транспортом	419
ЄРМОЛЕНКО-КНЯЗЄВА Л. С., ВИХРИСТЮК М. С. Використання повітряного простору України як складова галузі авіації	422
ЄРМОЛЕНКО-КНЯЗЄВА Л. С., КАУШАН М. Ю. Питання протидії міжнародного права з випадками незаконного втручання в діяльність авіації	424
ЄРМОЛЕНКО-КНЯЗЄВА Л. С., КЛІМОВСЬКА А. Загальна характеристика цивільного права зарубіжних країн	426
МОШНЯГА Л. В. Авіаційна безпека як об'єкт кримінально-правового регулювання	428
МОШНЯГА Л. В., ЛАВРИК Ю. О. Вдосконалення законодавчого врегулювання використання безпілотних повітряних суден	430
МОШНЯГА Л. В. СКЛЯР Д. В. Сутність та значення механізму адміністративно-правового регулювання в галузі цивільної авіації	431
СТЕЦЮК Б. Р. Особливості компетенції Європейського Союзу в правовій регламентації авіаційних перевезень	434
ТРОЯНСЬКИЙ О. А., КАУШАН М. Ю. Протидія актам незаконного втручання в галузі цивільної авіації	436
ЧУЛІНДА Л. І. Безпека як основна цінність авіаційних послуг	438
ШИНКАРЕНКО І. Р., ШИНКАРЕНКО І. І. Правові, криміналістичні та організаційно-технологічні напрямки убезпечення авіаційно - космічної галузі України в умовах воєнного часу	440