

прогнозовано призведе до вдосконалення та модернізації авіатранспортної галузі України, її конкурентоздатності та навіть домінуючих позицій на світовому ринку авіаційних послуг.

#### *Література*

1. Гринько Т.В., Максимчук О.С. Проблеми та перспективи інноваційного розвитку вітчизняних підприємств сфери послуг. *Проблеми економіки*. 2015. № 1. С. 255-260.

2. Данилків Х.П., Горбова Х.В., Побурко О.Я. Інноваційний розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України. Серія Економічна*. 2018. № 4. С. 31-32.

3. Про затвердження Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження КМУ від 30 трав. 2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018> (дата звернення: 21.03.2020).

УДК 347.824.2(043.2)

**Дроншкевич Є. О.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Поліщук І. В., старший викладач

### **ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЮРИДИЧНИХ ОСІБ ЗА ВЧИНЕННЯ АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ В ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Цивільна авіація є невід'ємною складовою транспортної системи та займає важливе місце у розвитку держави. З появою дронів, безпілотних літальних апаратів та інших ноу-хау у сфері авіації, класифікація авіаційних об'єктів та їх технічно-матеріальна база значно урізноманітнілась, при цьому збільшилась і загроза для населення та навколишнього середовища. Це підтверджується статтею 1187 Цивільного кодексу України, у якій визначено, що джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб [1].

Разом з тим, не тільки саме повітряне судно можна визначити як джерело підвищеної небезпеки, а й акти незаконного втручання, вчинені на його борту. Відповідно до Преамбули Пекінської конвенції 2010 року актом незаконного втручання є ті незаконні акти, що спрямовані проти цивільної авіації, загрожують безпеці осіб та майна, серйозно порушують повітряне сполучення, діяльність аеропортів та аеронавігації й підривають віру народів світу в безпечне та впорядковане функціонування цивільної авіації для всіх держав [2]. Додадок 17 до Чикагської конвенції 1944 року визначає акти незаконного втручання як акти або спроби вчинення актів,

що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та повітряного транспорту [3].

Згідно зі статтею 2 Пекінського протоколу кожна Держава-учасник відповідно до принципів свого національного законодавства може застосувати необхідні заходи для притягнення до кримінальної, цивільно-правової чи адміністративної відповідальності юридичної особи у випадку вчинення фізичною особою, відповідальною за керівництво цією юридичною особою чи контроль за ним дій, що містять склад правопорушення [5]. Відповідно, вперше було введено відповідальність посадових осіб за вчинення акту незаконного втручання юридичною особою, що знаходиться під їх керівництвом.

У Розділі XVIII Повітряного кодексу України встановлена відповідальність юридичних осіб у сфері цивільної авіації: за протиправні дії, що пов'язані з використанням повітряного простору України, розробленням, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації [4; ст. 126]. У статті 9 Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» зазначається перелік актів незаконного втручання [6]. Але ніяким чином не розмежовано відповідальність фізичних та юридичних осіб. Відповідно, постає питання, чи достатньо регламентовано аспекти моменту настання та межі відповідальності юридичних осіб, як суб'єктів авіаційної діяльності, так і як простих учасників правовідносин у сфері цивільної авіації у національному законодавстві у сфері нормативно-правового регулювання актів незаконного втручання.

Зважаючи на вищевикладене, пропонуємо деталізувати норми статей 126 та 127 Повітряного кодексу України наступним чином:

1. Визначити правові статуси юридичних осіб, які підлягають до притягнення до відповідальності за вчинення акту незаконного втручання (наприклад, юридична особа – суб'єкт авіаційної діяльності, юридична особа – учасник відносин у сфері цивільної авіації, юридична особа – суб'єкт відносин у сфері надання послуг перевезення пасажирів і вантажу).

2. Урегулювати питання моменту початку вчинення та завершення акту незаконного втручання (пропонуємо наступне формулювання: акт незаконного втручання вважається розпочатим з моменту вчинення дій, що прямо чи опосередковано створюють загрозу для безпеки повітряного судна; акт незаконного втручання вважається завершеним з моменту завдання будь-яких пошкоджень повітряному судну, пасажирам чи вантажу на ньому).

3. Встановити межі відповідальності посадових осіб, під керівництвом яких знаходиться юридична особа та встановити колективну відповідальність за вчинення або організацію акту незаконного втручання

у співучасті.

Отже, аналізуючи норми Чиказької конвенції 1944 року, Пекінського протоколу 2010 року, Повітряного кодексу України та Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації», можна зробити висновок, що сучасний законодавець повинен звернути особливу увагу на розмежування відповідальності фізичних а юридичних осіб, регламентування початку та завершення вчинення злочинних дій у вигляді акту незаконного втручання та встановити чіткі межі відповідальності посадових осіб, відповідальних за керівництво чи контроль за юридичною особою, що вчиняє посягання на безпеку авіаційних об'єктів.

#### *Література*

1. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 10.04.2020).

2. Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації від 10 верес. 2010 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954\\_013](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_013) (дата звернення: 10.04.2020).

3. Опис додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_655](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_655) (дата звернення: 10.04.2020).

4. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 10.04.2020).

5. Протокол, доповняючий Конвенцію о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 10 сент. 2010 г. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/beijing\\_protocol](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/beijing_protocol)

6. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19> (дата звернення: 10.04.2020).

**УДК 349.414(043.2)**

**Дякун І.Р.**, студент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Жмур Н.В., к.ю.н.

### **ПОНЯТТЯ ЦІЛЬОВОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК ДЛЯ САДІВНИЦТВА**

Поділ земель за цільовим призначенням належить до числа найважливіших правових інструментів у питаннях забезпечення раціонального землекористування та охорони земель. У загальному розумінні, під цільовим призначенням земельної ділянки слід розуміти визначений законодавством правовий режим її експлуатації, який забезпечує реалізацію права користування земельною ділянкою у такий спосіб, що відповідатиме суспільним інтересам та не завдаватиме шкоди