

держки авиационных предприятий. В таких условиях мировая гражданская авиация ориентируется на достижение трех основных целей – безопасности, эффективности и экономической целесообразности. Проблемы в достижении любой из них ставит под угрозу нормальное функционирование отрасли [5]. При этом безудержный рост цен на авиационное топливо, открытость к негативным последствиям общемировых, региональных и национальных финансовых кризисов, трагические события, связанные с деятельностью террористических организаций (такие как события 11 сентября в США), природные катаклизмы (извержения вулканов, цунами, землетрясения и др.) приводит к тому, что именно вопросы эффективности и экономической целесообразности являются одними из приоритетных при решении задачи поддержания соответствующего уровня безопасности [6]. Фактически философия безопасности авиации меняется из понимания ее чисто технической и технологической составляющей и распространяется на определение степени тяжести рисков для имущества, жизни и здоровья людей, окружающей среды, финансовой безопасности и юридической ответственности авиатранспортного предприятия, его имиджа и общественного доверия к нему. При этом достигается гармонизация, целостность и эксплуатационная взаимозаменяемость системы комплексной безопасности отрасли; распространяется во всемирном масштабе обмен информацией, связанной с безопасностью полетов; проводится выявление и устранение глобальных системных источников опасности на раннем этапе. Для эффективного управления безопасностью авиации необходим системный подход к разработке политики, процедур и рекомендованной практики. Управление безопасностью объединяет различные виды авиационной деятельности в единое целое.

Литература

1. Chicago Convention, Annex 19 "Safety Management" ICAO 2013.
2. Safety Management Manual (SMM): ICAO. Doc 9859 AN/460. Montreal: Canada (ICAO), 2013.
3. D.O. Bugayko Safety and Effectiveness of Civil Aviation in Conditions of Air Traffic Globalization // Proceedings the fifth World

Congress "Aviation in the XXI-st century", "Safety in Aviation and Space Technologies", 25-27 sept. 2012, Kyiv / NAU. – Kyiv, 2012. – V.2. – P. 3.1.26-3.1.28

4. Харченко В.П., Бугайко Д.О. Безпека та ефективність галузі цивільної авіації в умовах глобалізації світового ринку авіаційних перевезень // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право) : наук. журн. – К.:НАУ, 2013. – №1. – С. 229 – 232.

5. V. Kharchenko, D.Bugayko, Modern Trends of Aviation Logistics Development – Effectiveness, Safety and Security Aspects – Logistics and Transport- Wroclaw: International School of Logistics and Transport in Wroclaw. – 2013. – №2(18). – P.17 – 23.

6. М.Кulyk, V.Kharchenko, D.Bugayko, O.Ilienکو Problems of World Air Transport Market Globalization // Logistics and Transport- Wroclaw: International School of Logistics and Transport in Wroclaw. – 2013. – №3(19). – P.65 – 73.

УДК 347.824.2 (043.2)

Валькова С. В.,

к.ю.н., доцент,

Миколаївський національний університет

ім. В.О. Сухомлинського, м. Миколаїв

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КОНТЕКСТІ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ УКРАЇНИ

Діяльність підприємств в галузі цивільної авіації головним чином зводиться до повітряних перевезень. Перевезення пасажирів, вантажів, пошти можна розглядати в двох аспектах – внутрішньодержавному та міжнародному. З початку формування даної галузі правове регулювання повітряних перевезень здійснювалось на двох рівнях – національному та міжнародному, що формувались паралельно, в тісному зв'язку.

Інтеграційні процеси, учасником яких стала Україна, проявляються в створенні єдиних товарних ринків, створенні єдиного ринку товарів, послуг, робочої сили, концентрації та переплетінні капіталів, веденні узгодженої зовнішньоекономічної політики [2,

ст. 148]. Правове забезпечення цих процесів полягає, в першу чергу, у відповідному розвитку механізмів регулювання.

Механізм регулювання повітряних перевезень в Україні останнім часом зазнав певних змін, оскільки був прийнятий новий Повітряний кодекс України. Вже у статті 1 міститься визначення самого повітряного перевезення [1, ст. 1]. Слід зазначити, що визначення повітряного перевезення є прерогативою національного законодавства, оскільки в міжнародно-правових актах згадується лише про міжнародне повітряне перевезення [3, ст. 1. п. 2; 4, ст. 1 п. 2].

Повітряний кодекс України 1993 року містив лише невеликий розділ, присвячений повітряним перевезенням [5, ст. 59-67]. Він містив лише положення щодо деяких аспектів виконання повітряних перевезень та не пояснював, що є повітряним перевезенням.

Новий Повітряний кодекс є більш прогресивним документом, важливою частиною якого є перелік основних термінів, що значно спрощує процес прийняття положень Кодексу [1, ст. 1]. Порядок, умови виконання повітряного перевезення, обов'язки перевізника, відповідальність регулюються положеннями XII та XIII розділів [1, ст. 92-107]. В них викладені також основні положення щодо компенсації пасажиром за неналежне виконання договору повітряного перевезення з боку перевізника. Ці положення є прогресивним елементом, що відповідає вимогам європейського механізму регулювання повітряних перевезень [6, п. 6].

Важливими положеннями є статті Повітряного кодексу 2011 року, в яких зазначені умови виконання повітряних перевезень українським авіаперевізником [1, ст. 94] та іноземним авіаперевізником [1, ст. 95]. Попередній Кодекс, по-перше, не містив подібних положень, по-друге, не робив різниці між національним та іноземним перевізником.

Новими є також положення щодо "суспільно важливих повітряних перевезень" [1, ст. 96], якими, виходячи з положень статті, можна вважати перевезення, що мають суспільно важливий характер для того чи іншого регіону.

Особливий інтерес з боку захисту прав та інтересів сторін договору повітряного перевезення представляє ст. 100. В ній передбачено, що розміри відповідальності перевізника на міжнародних та внутрішніх рейсах мають бути однаковими і відповідати як

внутрішньому законодавству України, так і чинним міжнародним договорам. В цілому, слід сказати, що ця стаття покладає на авіаперевізників велику кількість зобов'язань і розширює їх повноваження щодо організації повітряних перевезень. Авіаперевізник має встановити свої правила, спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень, відповідно до загальних норм і не нижче встановленого рівня. Він повинен також організувати належне інформаційне забезпечення з метою доведення всієї необхідної та важливої інформації до пасажирів (розклад польотів, тарифи, межі відповідальності). Авіаперевізник у своїх правилах повинен встановити та довести до відома пасажирів порядок виплати компенсацій і надання допомоги пасажирам у разі відмови від прийняття на борт, скасування рейсу, затримки вильоту, повернення плати за ненадану послугу повітряного перевезення, обслуговування пасажирів, яким відмовлено у прийнятті на борт. Порядок виплати компенсацій пасажирам, як внутрішніх, так і міжнародних рейсів, передбачений положеннями розділу "Права пасажирів на компенсацію у разі відмови у перевезенні, скасування чи тривалої затримки рейсів" [1, ст. 103-107]. В положеннях ст. 104 містяться розміри компенсації у разі відмови у перевезенні, що встановлені в євро (відповідно 250, 400, 600 євро в залежності від дальності рейсу). Захищаються також і права перевізників, що відображене у положеннях про непереборну силу або надзвичайні обставини, які звільняють від відповідальності. Так звані, форс-мажорні обставини є важливим елементом усіх міжнародних договорів, які містять положення щодо відповідальності авіаперевізника. Відомим виключенням з цього правила є лише відповідальність перед третіми особами, яка є абсолютною і не залежить від форс-мажорних обставин.

Підсумовуючи вище сказане, можна додати лише те, що Повітряний кодекс 2011 року став великим кроком в розвитку повітряного права України і є підтвердженням його еволюції.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // ВВР. – №48-49. – Ст. 536.
2. Шумилов В. М. Международное экономическое право / В. Шумило. – М. : ООО Издательско-консалтинговая компания "Де-Ка", 1999. – 400 с.

3. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon1.rada.gov.ua/>

4. Варшавская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon1.rada.gov.ua/>

5. Повітряний кодекс України: Закон України від 04.05 1993 №3167"XII // ВВР. – №25. – Ст. 275.

6. Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil Protection des passagers aériens dans l'Union européenne / * COM/2000/0365 final.

УДК 349 (043.2)

Ворушило С. В.,

к.ю.н.,

Мітіюглу Н. І.,

курсант

Донецький юридичний інститут МВС України, м. Донецьк

ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Конституцією України визнано, що найвищою соціальною цінністю є людина, її життя і здоров'я, недоторканність і безпека [1]. На реалізацію цих конституційних положень спрямована діяльність усієї системи державних органів, у тому числі, – правоохоронних.

Працівникам міліції норми чинного законодавства надають значні права для вирішення завдань боротьби зі злочинністю, охорони громадського порядку, забезпечення громадської безпеки, покладають на них обов'язок неухильного дотримання законності. Як загальнодержавне завдання постає забезпечення безпеки дорожнього руху, життя і здоров'я громадян – його учасників. Саме тому, одним із найважливіших аспектів існування України як демократичної європейської держави є дотримання в ній основоположних пріоритетів розвитку щодо забезпечення високого рівня безпеки дорожнього руху.

У Законі України "Про дорожній рух" не вказана дефінітивна норма "безпека дорожнього руху", але це поняття можна визначити логічно через відсутність або запобігання дорожньо-транспортним пригодам [3]. На відміну від Закону "Про дорожній рух", у законі "Про безпеку дорожнього руху" безпека прямо визначена як стан даного процесу, який відображає ступінь захищеності його учасників і держави від дорожньо-транспортних пригод [4]. Таким чином, цілком доцільною є точка зору про визначення безпеки дорожнього руху як категорії, зміст якої розкривається через поняття "громадська безпека", а саме – захищеності життєво важливих інтересів учасників дорожнього руху і суспільства в цілому від загрози виникнення дорожньо-транспортних пригод і їх негативних наслідків.

Безпеку дорожнього руху слід розуміти, по-перше, з позицій реалізації потреби учасників руху у переміщенні, а, по-друге, – в процесі переміщення мають бути захищені життя, здоров'я учасників. Такі характерні ознаки безпеки дорожнього руху обумовлюють необхідність врахування існуючих взаємовідносин між учасниками дорожнього руху, державою, на яку, згідно з Конституцією України, покладено обов'язок захищати життя, здоров'я, недоторканність і безпеку людини. Таким чином, слід говорити не суто про поняття "безпека дорожнього руху" та розглядати заходи і засоби її забезпечення. Постає більш широкий погляд на забезпечення безпеки дорожнього руху – на управління безпекою.

Система управління безпекою дорожнього руху має такі складові: суб'єкти та об'єкт управління, взаємозв'язки між суб'єктом та об'єктом, що здійснюються на засадах принципів, які реалізуються у функціях управління за допомогою певних методів, зміст і характер яких визначається змістом і характером самого управління.

Наявність ознаки безпеки щодо управління дорожнім рухом визначає потребу в дослідженні суб'єктів управління, покладаючи в основу компетенцію щодо врегулювання суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Суб'єктом державного управління, метою діяльності якого є реалізація у межах своєї компетенції державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, організація контролю за