

уніфікованих умов об'єднання лондонських страховиків або інших умов, що застосовуються в міжнародній практиці;

2) за втрату або шкоду, заподіяну багажу, пошти або вантажу, суми, еквівалентної 20 дол. США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожен кілограм маси;

3) за речі (поклажу), що знаходяться в пасажирів, – суми, еквівалентної 400 дол. США за офіційним обмінним курсом Національного банку. Розмір максимального страхового тарифу на один рік не повинен перевищувати 2 % страхових сум, визначених договором обов'язкового страхування. Як уже зазначалося, страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна входить до комплексу обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації.

Розглянемо характеристики страхової послуги, що забезпечує страховий захист відповідальності експлуатанта повітряного судна. Об'єктом страхування виступають майнові інтереси страхувальника, які виникають унаслідок зобов'язання відшкодувати в порядку, встановленому законодавством, збитки третім особам, заподіяні під час експлуатації повітряного судна. Третіми особами вважаються фізичні і юридичні особи (їх майно), які не пов'язані із страхувальником договірними зобов'язаннями (у тому числі договором на перевезення) та які не є працівниками страхувальника або не діють за його дорученням. Страхувальником є експлуатант повітряного судна, який експлуатує його на законних підставах. Страховим випадком вважається авіаційна подія за участю повітряного судна страхувальника, внаслідок якої настає його цивільна відповідальність за шкоду, заподіяну життю й здоров'ю фізичних осіб, та майну фізичних і юридичних осіб. Для міжнародних польотів – у межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країн (у тому числі для військових та пов'язаних із ними ризиків), на території яких виконуються польоти повітряного судна, відповідно до уніфікованих умов об'єднання лондонських страховиків або інших умов, що застосовуються в міжнародній практиці.

Література

1. Цивільний Кодекс України від 16 січня 2003р. №435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 37. – Ст. 488.

2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

3. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 31. – Ст. 369.

4. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 р. №1535 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-%D0%BF>.

5. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / за ред.

С. О. Харитонов, О. І. Харитонової, Н. Ю. Голубевої. – 2-е вид. перероб та доп. – К. : Правова Єдність, 2009. – 744 с.

6. Яворська Т. В. Страхові послуги: навчальний посібник / Т. В. Яворська // Л. : Львівський національний університет ім. Івана Франка, економічний факультет, 2008. – 250 с.

УДК 347.822.4 (043.2)

Йосипчук О. О.,
студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ПРИНЦИПИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

Забезпечення високого рівня безпеки польотів у суверенному повітряному просторі, створення й підтримання належних умов для його практичного використання є функціями кожної держави. Головною умовою такого використання є безпека польотів як основоположний принцип національного повітряного законодавства. Відповідно до цього принципу держава регламентує льотну придатність повітряних суден, установлює технічні вимоги й нормативи для аеродромів і аеропортів, повітряних трас, ухвалює правила польотів і управління ними, а також визначає порядок розслідування авіаційних подій та інцидентів. Нормативні прави-

ла, розпорядження й вимоги, які держави ухвалюють щодо безпечного використання власного повітряного простору, утворюють національний режим забезпечення безпеки цивільної авіації [1].

Формування системи принципів має базуватися на завданнях, які стоять перед системою управління безпекою польотів повітряних суден загалом. Ці завдання викладено лише в одному документі – Положенні про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті [3]. Серед них: створення нормативно-правової бази щодо безпеки польотів; сертифікація та ліцензування експлуатантів; контроль діяльності експлуатантів за виконанням авіаційних правил і нормативно-правових актів; нагляд за безпекою польотів; інформаційно-аналітична діяльність щодо безпеки польотів; організація підготовки, забезпечення та виконання польотів; професійна підготовка та підтвердження кваліфікації авіаційних фахівців з урахуванням людського чинника; збереження і підтримка льотної придатності повітряних суден; організація повітряного руху; аеродромне забезпечення польотів; метеорологічне забезпечення; забезпечення пально-мастильними матеріалами.

Можна побачити, що ці завдання дещо схожі з основними напрямками забезпечення безпеки польотів (БП) та авіаційної безпеки (АБ), визначеними в Концепції розвитку цивільної авіації України [2], серед яких: нормування і сертифікація всіх юридичних та фізичних осіб у галузі цивільної авіації та всієї авіаційної техніки; систематичний нагляд і контроль за забезпеченням БП та АБ з боку органів державного регулювання і нагляду, а також керівництва та інспекційних підрозділів експлуатантів; науковий супровід, спрямований на підвищення рівня БП та АБ, зокрема й на зменшення небезпеки впливу людського чинника; інформаційне забезпечення БП та АБ. Це дає підстави стверджувати про тотожність викладених у цих нормативно-правових актах завдань і напрямів забезпечення безпеки польотів.

Принагідно зауважимо, що на сьогодні немає єдиного законодавчо визначеного переліку принципів забезпечення безпеки польотів. Наприклад, закріплені в п. 6 "Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації" принципи забезпечення авіаційної безпеки визначені як напрями, хоча за змістом не є такими.

Таким чином, виходячи з розуміння принципів як свого роду фундаментальних засад [4, с. 162-163; 5, с. 17-18] організаційно-правового впливу держави на транспортну діяльність, вважаю за доцільне виділити такі загальні принципи, на яких має базуватися система організаційно-правового забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті:

- законності (органи, що здійснюють державне регулювання авіаційно-транспортною галуззю, повинні діяти лише в рамках наданих законодавством повноважень, на підставі закону та в межах, визначених нормативно-правовими актами);

- цілеспрямованості (спрямованість на досягнення основної мети забезпечення безпечного та ефективного функціонування авіаційного транспорту);

- ефективності (забезпечення максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат);

- пріоритету безпеки (у першочерговому і безумовному порядку для різних видів перевезень має забезпечуватися безпека громадян, довкілля, інтересів суспільства й держави);

- оптимального співвідношення державних і особистих інтересів;

- відповідальності (усвідомлення кожним працівником своєї відповідальності за конкретні питання, що визначають безпеку руху автотранспорту та якість надання автотранспортних послуг).

Спеціальні принципи, на відміну від загальних, відображають специфіку процесу забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, у зв'язку з чим пропоную такий їх перелік:

- 1) пріоритетність охорони життя і здоров'я людини – нинішніх і майбутніх поколінь – під час авіаційних перевезень;

- 2) пріоритетність безпеки польотів перед іншими інтересами й цілями авіаційної галузі;

- 3) гарантування дотримання прав суб'єктів авіаційної діяльності й інших фізичних і юридичних осіб під час забезпечення безпеки цивільної авіації;

- 4) широке використання форм державного регулювання безпеки цивільної авіації (нормування, стандартизація, реєстрація, ліцензування, сертифікація, контроль, акредитація та делегування);

- 5) здійснення обов'язкового моніторингу та контролю за дотриманням вимог авіаційних правил;

6) недопущення зворотних наслідків авіаційних пригод та різного роду інцидентів для людини та довкілля;

7) державне регулювання забезпечення безпеки польотів усіма суб'єктами галузі цивільної авіації;

8) гласність, повнота й достовірність інформації про стан безпеки польотів;

9) наукова обґрунтованість, системність і комплексність підходу до забезпечення безпеки польотів;

10) інформаційне [6, с. 110-115], наукове, технічне, матеріальне й кадрове забезпечення державних органів у сфері функціонування авіаційного транспорту;

11) систематичність, системність, гласність, законність, дієвість і прозорість здійснення державного контролю за безпекою польотів;

12) невідворотність відповідальності суб'єкта авіаційної діяльності за шкоду, завдану фізичним чи юридичним особам недотриманням вимог безпеки польотів.

Таким чином, зазначені принципи є необхідною умовою ефективного функціонування системи забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, а отже обов'язково мають набути належного відображення в законодавстві.

Література

1. Бордунов В. Д. Международное воздушное право: учеб. пособ. / В. Д. Бордунов. – М. : НОУ ВКШ Авиаби́знес: научная книга, 2006. – 464 с.

2. Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 05.03.2009, №273-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua.

3. Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.11.2005 р. №895 // Офіційний вісник України. – 2005. – №51. – Ст. 3230.

4. Атаманчук Г. В. Сущность советского государственного управления / Г. В. Атаманчук. – М. : Юрид. лит., 1980. – 289 с.

5. Колодій А. М. Принципи права України: монографія / А. М. Колодій. – К. : Юрінком Інтер, 1998. – 208 с.

6. Селіванов А. Правові питання інформатизації державного регулювання підприємництва в Україні / А. Селіванов, В. Семко // Право України. – 1998. – № 48. – С. 110-115.

УДК 656.091(043.2)

Коваленко О. В.,

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ЛІЦЕНЗУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Функціонування транспортної системи завжди повинно регулюватися державою. Основними засобами, за допомогою яких держава впливає на господарську діяльність у галузі транспорту, є ліцензування, технічне регулювання, цінова політика та ін. Основним засобом регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення вантажів, є ліцензування.

Відповідно до статті 8 Закону України "Про транспорт" ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту запроваджується з метою: 1) забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту; 2) обмеження монополізму та розвитку конкуренції; 3) створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств [1].

Правові основи ліцензування визначені статтями 12, 14 Господарського кодексу України та Законом України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності". Детальна регламентація порядку ліцензування у транспортній галузі здійснюється Міністерством транспорту України, до компетенції якого належить розробка та затвердження ліцензійних умов стосовно окремих видів перевезень вантажів.

Термін "ліцензування" охоплює діяльність органів ліцензування, пов'язану з видачею, переоформленням та анулюванням ліцензій, видачею дублікатів ліцензій, веденням ліцензійних справ та ліцензійних реєстрів, контролем за додержанням ліцензіатами лі-