

затверджених наказом Міністерства транспорту України від 18.05.2001 № 297, визначає поняття чартерного рейсу з попереднім бронюванням або «неспеціалізованої групи», чартерний рейс «Інклюзив тур», чартерний рейс «спеціалізована група», чартерний рейс із бізнес-метою, вантажний чартерний рейс, чартерний рейс із спеціальною метою та чартерні рейси до курортних місць [2].

Література

1. Афанасьев В. Г. Международные отношения в области гражданской авиации / В. Г. Афанасьев. – М.: Международные отношения, 1983. – 271 с.

2. Правила виконання чартерних рейсів: затверджені наказом Мінтрансу України від 18.05.2001 № 297 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 22. – Ст. 1024.

УДК 347:656.7(477)(043.2)

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

ШЛЯХИ СТВОРЕННЯ ПРАВОВИХ ЗАСАД ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕЧНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Авіаційний транспорт України як важлива галузь економіки, а з іншого боку – як джерело підвищеної небезпеки потребує особливої правової охорони, створення правових засад для забезпечення його нормального й безпечного функціонування. Але забезпечення безпеки цивільної авіації неможливе без ясного розуміння мети, того, що саме її складає. Тому надзвичайно важливе теоретичне і практичне значення має з'ясування змісту поняття «авіаційна безпека» як складової поняття «безпека авіації». Теоретичне значення полягає в тому, що без такого визначення неможливе дослідження проблем забезпечення ні безпеки цивільної авіації загалом, ні авіаційної безпеки зокрема. Практичне значення визначення змісту цього поняття має передусім для нормотворчості, хоча ним і не обмежується. Проблема якості законодавства як ніколи гостро стоїть сьогодні перед Україною. Надзвичайно актуальним, враховуючи стратегічний зовнішньо політичний курс України на інтеграцію до Європейського Союзу, є приведення національного законодавства, нормотворчої діяльності у відповідність з європейськими стандартами. Також очевидно, що низька якість законодавства неминуче негативно позначається на стані

забезпечення безпеки цивільної авіації, складовою якого є забезпечення авіаційної безпеки [3, с. 102].

Авіаційна безпека – комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, які призначені для захисту міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність.

Актом незаконного втручання в діяльність цивільної авіації є акт або спроба скоєння акту, що створює загрозу безпеці цивільної авіації на землі та в повітрі, а саме:

- 1) незаконне захоплення повітряного судна в повітрі;
- 2) незаконне захоплення повітряного судна на землі;
- 3) захоплення заручників на борту повітряного судна, на аеродромі або в аеропорту;
- 4) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, у зону обмеженого доступу аеропорту (аеродрому) або в місця розташування наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження;
- 5) розміщення на борту повітряного судна, в аеропорту, зоні обмеженого доступу, що охороняється, аеродромі зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, що може створити потенційну загрозу безпеці цивільної авіації;
- 6) надання не правдивої інформації, яка ставить під загрозу безпеку пасажирів, членів екіпажу повітряного судна в повітрі або на землі або безпеку осіб, персоналу в аеропорту, на аеродромі.

Підвищення ролі цивільної авіації в міжнародних перевезеннях пасажирів і вантажів, зростання інтенсивності руху на міжнародних авіалініях та швидкий розвиток авіаційної техніки вимагають особливої уваги до питань міжнародно-правового гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації.

У першій групі термін вживається у вузькому значенні. Ці положення про те, що: при встановленні правил для своїх повітряних суден держави зобов'язуються належним чином враховувати їх безпеку (ст. 46); з метою безпеки польоту від повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 5); засоби аеронавігаційного забезпечення надають з метою безпеки й оперативності повітряних сполучень (ст. 15); політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб не було небезпеки для цивільних повітряних суден (ст. 8); необхідно вживати відповідних заходів, якщо аеропорти або аеронавігаційні засоби недостатні для безпечного здійснення міжнародних повітряних сполучень (ст. 69).

До другої групи відносять положення, в яких підкреслено можливий вплив використання цивільної авіації на безпеку інших сфер суспільної діяльності, крім власне цивільної авіації.

Третю групу становить положення, в яких термін «безпека» не можна звести тільки до її вузького значення й які одночасно стосуються власне «безпеки цивільної авіації». Так, ст. 37 Конвенції, визначаючи конкретні технічні питання, з яких ІКАО може затверджувати і змінювати міжнародні стандарти і рекомендації, встановлює, що вони можуть відноситися «також до таких інших питань, що стосуються безпеки повітряних сполучень, які час від часу можуть виникати» [1, с. 407].

Проблему гарантування безпеки цивільної авіації поділяють на два самостійних, хоча й взаємопов'язаних питання. По-перше, це вживання відповідних заходів і встановлення правил що до забезпечення технічно-надійної експлуатації авіаційної техніки як своєрідної «техніки безпеки». По-друге, сюди входять специфічні правові питання боротьби з актами незаконного втручання людини в діяльність цивільної авіації, що загрожують її безпеці.

Література

1. Бабак В. П. Безпека авіації / В. П. Бабак, В. П. Харченко, В. О. Максимов та ін.; за ред. В. П. Бабака. – К., 2004. – 584 с.
2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20.02.2003 № 545-IV (ред. від 28.12.2015) // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 4. – Ст. 44.
3. Філіппов А. В. Поняття «безпека авіації» та «авіаційна безпека» в українському законодавстві та юридичній науці / А. В. Філіпов // Бюлетень Міністерства юстиції України. – № 2. – 2006. – С. 102-109.

УДК 347:656.7.072:656.7.073(043.2)

Грикун М. В., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ДОГОВОРОМ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Наслідком порушення прав споживачів транспортних послуг перевізниками є настання цивільно-правової відповідальності. Правильний аналіз даних особливостей цивільно-правової відповідальності перевізника в конкретній ситуації дасть змогу обрати споживачу транспортних послуг правильний спосіб захисту свого порушеного права.

Основними суб'єктами відповідальності за договором перевезення пасажирів, багажу (вантажу) виступають транспортні організації та