

5. Мочерний С. В. Основи економічних знань: підручник / С. В. Мочерний. – 2-ге вид., уточ. – К.: Академія, 2002. – 310 с.

6. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Міністерства інфраструктури від 30.11.2012 р. № 735 // Офіційний вісник України. – 2013. – № 4. – Ст. 136.

7. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356.

8. Pareto V. Traiffi de sociologie gimurale // V. Pareto Oeuvres complntes. Geimve, 1968. Т. XII, Pareto, Vilfredo, Cours d'Йconomie Politique: Nouvelle йdition par G.-H. Bousquet et G. Busino, Librairie Droz, Geneva, 1964. – р. 299-345.

УДК 656.7.071.7:351.761.1(043.2)

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

АЛКОГОЛЬ ЯК ФАКТОР РИЗИКУ БЕЗПЕКИ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

Безпека пасажирів та складу пілотного екіпажу, які перебувають на борту повітряного судна, особливо під час здійснення польоту, була і залишається одним із вагомих чинників загальної безпеки у сфері авіаційної галузі.

Разом з тим, під час експлуатації повітряного судна можуть мати місце авіаційні події, інциденти, надзвичайні події, пошкодження повітряного судна на землі, воді та кораблі. В свою чергу, авіаційні події поділяються на катастрофи і аварії. Серйозний інцидент та інциденти класифікуються залежно від їх причин та ступеня небезпеки. Для них характерні такі ознаки: виникнення значних шкідливих впливів на екіпаж або пасажирів; значне підвищення робочого навантаження на екіпаж; втрата працездатності екіпажу в польоті; наземні погіршення льотних і технічних характеристик; ускладнення в управлінні повітряним судном [1].

Наприклад, за період 1970-1979 рр. на території колишньої УРСР мало місце 27 авіакатастроф внаслідок падіння літаків і гелікоптерів. При цьому, загинуло 300 осіб і 42 живі особи отримали травми. Причинами падіння у 79 % випадків були помилки екіпажу, допущені при здійсненні злетів і посадок повітряних кораблів. Технічні неполадки суден становили 10,5 % [2].

За результатами аналізу рівня безпеки польотів та виявлення потенційних факторів аварійності з цивільними повітряними суднами в Україні людський фактор у 2010 році становив 12,8 % [3], за перше півріччя 2012 року цей показник складав 23% [4], а у 2013 році – 17 % [5].

Тобто, серед причин авіакатастроф відмічається значний відсоток саме людського фактору.

Експериментальне дослідження з використанням авіаційних тренажерів підтвердило, що основні помилки пілотів пов'язані з неуважністю (23%), недоліками прийнятих рішень (20%), неправильному врахуванні кінетики літака (18%), несприятливим навколишнім середовищем (18%) і не пов'язані з віком пілотів. Серед причин авіаційних подій спостерігається і вживання екіпажем алкоголю, що розглядається як один з найважливіших факторів ризику і причин катастроф повітряних суден [6, с. 45].

У зв'язку з цим проблема контролю вживання алкоголю екіпажем повітряного судна привертає все більше уваги.

Відповідно до с. 4 ст. 58 ПК членові екіпажу забороняється вживати алкоголь менш як за вісім годин до зазначеного часу виконання своїх службових обов'язків у польоті або оголошення режиму готовності, заступати на льотне чергування з рівнем алкоголю в крові, що перевищує 0,2 проміле, та вживати алкоголь під час польоту чи перебуваючи в режимі очікування [1].

Відповідно до п. 2.5. Інструкції з проведення тест-контролю на вживання алкогольних напоїв у членів екіпажів ПС і диспетчерів ОПР та авіаційного персоналу, який виконує свої службові обов'язки при виявленні в особи концентрації алкоголю більше ніж 0,2 проміле її направляють на обстеження до наркологічного диспансеру. При значеннях алкометра більше ніж 0,2 проміле члени екіпажу ПС, диспетчери ОПР або авіаційний персонал відсторонюються від виконання службових обов'язків, про що доповідається керівнику польотів та представникові авіакомпанії [7].

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48. – Ст. 536.

2. Мішалов В. Д. Аналіз кількості та причин авіакатастроф із масовими жертвами людей на території УРСР у 70-ті роки ХХ сторіччя / В. Мішалов, Т. Хохолева, О. Гуріна, Г. Зарицький, О. Петрошак // Буковинський медичний вісник. – 2013. – № 3 (67). – Ч. 1. – С. 86.

3. Аналіз рівня безпеки польотів та виявлення потенційних факторів аварійності з цивільними повітряними суднами України за 9 місяців 2010 року: Управління незалежного розслідування авіаційних подій Державної авіаційної служби [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.avia.gov.ua/uploads/documents/7555.doc

4. Аналіз рівня безпеки польотів та виявлення потенційних факторів аварійності з цивільними повітряними суднами в Україні у першому півріччі 2012 року: Департаментом стандартів безпеки польотів Державної авіаційної служби України людський фактор серед причин авіаційних подій і інцидентів

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/8466.pdf>

5. Аналіз даних з безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України, що сталися у 2013 році: Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis_2013_2.pdf

6. Коротун В. Н., Смирнова И. Ю. Алкоголь и авиакатастрофы (факты и проблемы) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/alkogol-i-aviakatastrofy-fakty-i-problemy.pdf>

7. Інструкція з проведення тест-контролю на вживання алкогольних напоїв у членів екіпажів ПС і диспетчерів ОПР та авіаційного персоналу, який виконує свої службові обов'язки Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.02.2007 р. № 55 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/front/printer/30049>

УДК 368.24.013(043.2)

Козацька Ю. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Оніщенко О. В., к.ю.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

Авіаційна галузь займає важливе місце в житті суспільства, будучи задіяною в багатьох сферах життя: перевезенні пасажирів, пошти, вантажів та багажу, виконанні сільськогосподарських робіт, будівництві. Розвиток міжнародних відносин та глобалізація економічних процесів стимулюють розвиток повітряних перевезень, зростання попиту на швидке та зручне транспортне сполучення [3, с. 3].

«Авіація як галузь – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден» [1]. При цьому діяльність авіаційної галузі пов'язана зі значною вартістю повітряних суден, багажу, вантажу, пошти, які перевозяться, а також високою ймовірністю настання авіаційних подій. Тому, виникає необхідність відшкодування збитків, які можуть бути заподіяні майну, життю і здоров'ю пасажирів, членів екіпажу та інших осіб.

Для авіаційної галузі надзвичайно важливим є забезпечення безпеки діяльності. Разом з технічними, організаційними та іншими методами забезпечення безпеки авіації суттєве значення має страхування, оскільки при виникненні збитків, що пов'язані з авіаційною подією, страхова