

**Повіткін Д. О., Салманов Р. А.**, студенти,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Корнєєв Ю. В., к.ю.н., доцент

## **НАЦІОНАЛЬНА ЕКОЛОГІЧНА ПОЛІТИКА В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

Сучасний стан розвитку екологічних правовідносин поглиблює та розширює правові зв'язки суб'єктів, діяльність яких характеризується підвищеним екологічним ризиком. Серед сфер господарювання, яким притаманна наявність такого ризику визнано транспорт, в тому числі авіаційний.

На подолання негативних наслідків такої діяльності спрямована національна екологічна політика, серед основних цілей та завдань якої є: досягнення, в тому числі правовими засобами, безпечного для здоров'я людини стану довкілля; забезпечення екологічної безпеки; усунення збільшення навантаження на навколишнє природне середовище, зумовленого економічним зростанням, екологізацією всіх сфер господарювання, в тому числі екологізацією транспорту, що передбачає, зокрема, розвиток екологічно безпечних видів транспорту тощо (Концепція національної екологічної політики України на період до 2020 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 жовтня 2007 р. № 880-р).

У Повітряному кодексі України цьому питанню також приділена увага. Зокрема, у названому Кодексі передбачається, що суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі дотримуватися встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів і вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів (емісії) забруднюючих речовин і зменшення рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання, а також забороняється скидання з повітряних суден шкідливих для здоров'я людей та навколишнього природного середовища речовин, відходів і матеріалів, крім випадків аварійної ситуації та виконання авіаційних хімічних робіт. Винні в таких діях особи несуть відповідальність відповідно до закону [1].

Правові заходи охорони атмосферного повітря передбачають також встановлення штрафних санкцій за викиди в атмосферу в тому числі й підприємствами цивільної авіації. Відповідно до ст. 11 Закону України «Про охорону атмосферного повітря» викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами можуть здійснюватися після отримання дозволу, який видається територіальним органом

спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань екології та природних ресурсів за погодженням із територіальним органом спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань охорони здоров'я. Відповідно до закону, особи, винні у викидах забруднюючих речовин в атмосферне повітря без дозволу спеціально уповноважених на те органів виконавчої влади, несуть відповідальність згідно з законом [2].

Слід підкреслити, що дозвіл на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами є тим нормативно-правовим документом, що дає юридичне право на законність здійснення використання природних ресурсів. Так, згідно із статтею 12 Закону України «Про охорону атмосферного повітря» та «Порядку обмеження, тимчасової заборони (зупинення) чи припинення діяльності підприємств, установ, організацій і об'єктів у разі порушення ними законодавства про охорону навколишнього природного середовища», така діяльність підприємств обмежується або тимчасового забороняється (зупиняється). Дії посадових осіб територіальних органів уповноваженого органу державної влади можуть бути оскаржені вищому керівництву або в судовому порядку [2, 3].

Передбачається і цивільна відповідальність, наприклад, у статті 34 Закону України «Про охорону атмосферного повітря», де передбачено відшкодування шкоди, завданої порушеннями законодавства про охорону атмосферного повітря [2].

Слід відзначити, що в повітряному законодавстві України вперше передбачена цивільна відповідальність для суб'єктів авіаційної діяльності, які зобов'язані відшкодувати громадянам шкоду, заподіюну їх здоров'ю та майну внаслідок авіаційної діяльності, відповідно до закону [1].

Таким чином, на сучасному етапі в Україні створено певний міжгалузевий нормативно-правовий механізм, що регулює екологічні аспекти безпеки цивільної авіації. Але він потребує подальшого вдосконалення для практичного застосування, зокрема шляхом розвитку запобіжних заходів у даній сфері у світлі міжнародних вимог та стандартів. Варто відзначити, що попри задекларовані в Повітряному кодексі України пріоритети, відсутність у ньому механізму притягнення до юридичної відповідальності за порушення норм екологічного характеру поки ще не сприяє усвідомленню значущості екологічної складової безпеки цивільної авіації.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №. 48-49. – Ст. 536.
2. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. № 2701-12 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 50. – Ст. 678.
3. Порядок обмеження, тимчасової заборони (зупинення) чи припинення

діяльності підприємств, установ, організацій і об'єктів у разі порушення ними законодавства про охорону навколишнього природного середовища: Постанова Верховної Ради України від 29 жовтня 1992 р. № 2751-ХІІ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rada.gov.ua/>

УДК 341.382:368.013(043.2)

**Пухтій Т. М.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ,  
Науковий керівник: Єряшов Є. К., старший викладач

## **СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ ПЕРЕСТРАХУВАННЯ АВІАКОСМІЧНИХ РИЗИКІВ**

Перестрахування – це страхування особливого виду. Зміст його полягає у передачі частини авіакосмічного ризику (ризиків) у відповідальність іншому спеціалізованому страховику, тобто перестраховику. Договір перестрахування спрямований на забезпечення поділу (дроблення) страховиком (перестрахувальником) взятих на себе ризиків серед багатьох страховиків [1, с. 158].

Законодавство допускає послідовне укладання двох або кількох договорів перестрахування: взявши на себе ризик першого страховика – перестрахувальника, перестраховик у свою чергу може передати його іншому перестраховику і далі по ланцюжку. При цьому кожний перестрахувальник може передавати ризик повністю або частково, залишаючи собі частину ризику – так зване власне утримання.

Перестрахувальний захист (як об'єкт договору перестрахування), що надається перестраховиком перестрахувальнику, складається з декількох елементів і містить у собі: визначення тієї події, з настанням якої включається в дію механізм перестрахувального захисту (страховий випадок); визначення розмірів перестрахувального захисту (страхова сума); визначення плати за надання перестрахувального захисту (перестрахувальна премія); визначення способу і строку надання перестрахувального захисту (строк договору).

Отже, як мінімальне коло істотних умов договору перестрахування авіакосмічних ризиків, крім предмета договору перестрахування, слід розглядати і умови, що його (предмет) конкретизують, тобто умови про страховий випадок, про страхову суму, про перестрахувальну премію, про строк договору та інші умови, на погодженні і включенні в договір перестрахування яких наполягає хоча б один із контрагентів.

Коефіцієнти вірогідності настання ризиків служать базовою основою для розрахунку тарифів страхування відповідних ризиків космічного проекту, а величина прогнозованого розміру збитків – для установлення