

правила щодо: порядку вручення повідомлення про готовність судна до здійснення операцій з вантажем; порядку розрахунку часу, якщо він не встановлений угодою сторін; переліку послуг, що надаються в морському порту; інші правила здійснення господарських операцій у межах морського порту. Звід звичаїв морського порту застосовується: за наявності в договорі морського перевезення умов щодо застосування звичаїв морського порту; за відсутності в договорі морського перевезення відповідних правил з питань, які регулюються звичаями морського порту; за наявності в договорі морського перевезення умов, що суперечать звичаям морського порту [1].

Таким чином, звичай як джерело правового регулювання перевезень визнається більшістю правових систем світу. Зважаючи на характер правового звичаю, можна виокремити декілька його видів: міжнародні; внутрішньодержавні; судові; ділового обороту; звичаї, засновані на звичаєвому праві та ін. Із прийняттям Закону України "Про морські порти України" знято цілий ряд проблем пов'язаних із застосуванням звичаїв морських перевезень.

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, NN 47, 48, 49, 50, 51. Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80/page5>.
2. Закон України. Про морські порти України ; Закон від 17.05.2012 № 4709-VI. Стаття 9. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
3. Цивільний Кодекс України // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, NN 40-44, Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

УДК 340.0(043.2)

Череватюк В.Б.
к.і.н., доцент
Кудлай Д.О.
студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОСВІДОМІСТЬ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Правосвідомість відображає правову дійсність, що склалася за конкретно-історичних умов у тій чи іншій країні, але водночас впливає на функціонування й розвиток правової системи. Вона є активним елемен-

том системи правового регулювання суспільних відносин – право не може здійснювати свій регулятивний вплив інакше як через людей, безпосередньо впливаючи на їхню свідомість [2]. За посередництвом правових ідей та теорій, почуттів та емоцій норми права, інші правові явища оцінюються з точки зору життєвих потреб та інтересів людей і суспільства, справедливості, формуються установки на правову поведінку, уявлення щодо критеріїв ефективності правового регулювання, шляхів реформування та удосконалення законодавства, судово-правової системи, юридичної практики.

Так, до числа найважливіших конституційно-правових прав людини в царині дорожнього руху відноситься право людини на свободу пересування. Воно є фундаментом і базою для виникнення будь-яких правовідносин у сфері дорожнього руху, оскільки дає можливість наступної реалізації інших, похідних прав. Провідною доктриною правової ідеології в галузі дорожнього руху має стати гарантування безпеки всіх його учасників. Крім функцій, притаманних правосвідомості взагалі (оцінна, регулятивна, пізнавальна, правоосвітня) , у даному конкретному випадку також відноситься до числа основних виховна функція. Саме від виховання у громадян звички дотримуватись елементарних правил безпеки дорожнього руху часто залежить життя їх самих і життя оточуючих. У такій ситуації роль виховної функції помітно підвищується і ставить її в один рівень з іншими основними функціями правосвідомості. Характер і специфіка суспільних відносин у багатьох випадках трансформують роль і значення додаткових, похідних функцій правосвідомості, підвищують їх до рівня основних.

У демократичній державі завданням правосвідомості є визнання принципу верховенства права, життя і здоров'я, честі та гідності, недоторканності і безпеки людини як найвищої соціальної цінності, беззастережна повага до прав людини і громадянина як невід'ємних від особи можливостей, що становлять юридичний фундамент життєдіяльності людини. В даному випадку носіями правосвідомості є учасники дорожнього руху. В їх правовій свідомості відбивається ставлення до права, юридичної практики, поведінки інших суб'єктів правовідносин, їх оцінка. Об'єктом пізнання правосвідомості зазвичай є чинне право, а в даному випадку "Правила дорожнього руху". Україна займає перше місце в Європі за кількістю смертей внаслідок ДТП. Щодня на дорогах гине 14 людей, сотня – зазнає травм. Про це свідчить статистика, наведена Державтоінспекцією з нагоди проведення в Україні тижня безпеки на дорогах.

Кабінет Міністрів України, проаналізувавши сумну статистику прий-

няв Постанову, за якою визначив шляхи розв'язання проблеми, зокрема: удосконалення державного управління у сфері безпеки дорожнього руху на засадах консолідації відповідних функцій центральних органів виконавчої влади і координації дій органів державної влади та місцевого самоврядування; системне запровадження та належне фінансування заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху; удосконалення порядку ведення обліку дорожньо-транспортних пригод та проведення аналізу причин їх виникнення для розроблення заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод; підвищення професійного рівня особового складу Державтоінспекції, а також державних службовців та працівників Укртрансінспекції; поліпшення профілактичної роботи, спрямованої на запобігання дорожньо-транспортному травматизму, а також підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху; поліпшення експлуатаційних показників автомобільних доріг і вулиць за параметрами безпечності з урахуванням європейських вимог, а також системи контролю їх експлуатаційного стану за параметрами безпеки руху; запровадження автоматизованих засобів контролю дорожнього руху, передусім швидкості руху; удосконалення системи організації руху транспортних засобів та пішоходів, зокрема шляхом використання новітніх технічних засобів організації дорожнього руху з поліпшеними характеристиками їх сприйняття; підвищення ефективності підготовки учасників дорожнього руху шляхом запровадження новітніх методів навчання; сприяння проведенню наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху та впровадженню їх результатів у практику; активізація міжнародного співробітництва та обміну досвідом щодо забезпечення безпеки дорожнього руху [1].

Таким чином, підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху повинно стати чи не одним з основних завдань як державних органів, так і громадських об'єднань через більш широке застосування роз'яснювальної роботи про чинне законодавство у галузі дорожнього руху, громадський вплив на учасників дорожнього руху, профілактику протиправних дій та ін. Розширення використання загальносоціальних заходів впливу на підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху: поліпшення якості доріг і об'єктів дорожньої інфраструктури, удосконалення взаємин між правоохоронними органами й учасниками дорожнього руху, вихід на рівень партнерських відносин має сприяти охороні прав наших громадян.

Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 8 серпня 2012 року №771 "Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року". Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/771-2012>

2. Голосніченко І. Правосвідомість і правова культура / І. Голосніченко // Право України. – 2009. – 218 с.

УДК 340.12+341+346.7(043.2)

Чернега А.П.,
к.ю.н., доцент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЛІЗИНГУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Авіаційний транспорт України потерпає від старіння парку повітряних суден, що майже вичерпав свій ресурс. У державі не більше 6 % пасажирських літаків, які експлуатуються менш ніж п'ять років. Авіакомпанії України отримують у лізинг машини віком від 10 до 19 років [1, с.63-64]. Але жодне з авіаційних підприємств через брак обігових коштів не має змоги безпосередньо закуповувати нові літаки. Вітчизняні авіакомпанії практично не купують літаки, а тим більше нові. А купівля нових українських літаків – виняток з правил. Останні, наприклад *ближньомаягістральні літаки Ан-148 та Ан-158*, каталожна ціна яких коливається від 22 до 30 млн. доларів хоч і дешевші за свої закордонні аналоги (*бразильський Embraer E-190 та канадський Bombardier CRJ-900NG, які коштують понад 40 млн. доларів*), проте не складають їм конкуренцію. І в першу чергу, за відсутності гнучких механізмів реалізації лізингових схем для українських авіаперевізників з боку держави.

Затверджені Кабінетом Міністрів України ще у 2001 р. *Державна комплексна програма розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010 року та Програма фінансового оздоровлення підприємств авіаційного транспорту* виявилися неефективними і не визначили механізмів запровадження лізингових схем оновлення парку повітряних суден [2]. Крім того, у програмах навіть не йшлося про літаки Ан-148 та Ан-158. *"Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року"*, схвалена Кабміном України від 5 березня 2008 р. – спрямована на приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами,