

Література

1. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцкі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
2. "Лізингові" крила вітчизняної авіації – чи піднімуть вони її у небо? Розглянуто Колегією Рахункової палати 22.09.2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http // ac-rada.gov.ua](http://ac-rada.gov.ua).
3. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. № 506-р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 25. – Ст.798.
4. Концепція Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 р. № 273-р. // Урядовий кур'єр від 01.04.2009 р. № 58.
5. Про затвердження переліку суб'єктів літакобудування, щодо яких запроваджуються тимчасові заходи державної підтримки: Постанова Кабінету Міністрів України від 9 червня 2010 р. № 405 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 43. – Ст.1404; Про питання ввезення на митну територію України товарів суб'єктами літакобудування: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 липня 2010 р. № 680 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 57. – Ст.1969.
6. Про ратифікацію Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання та Протоколу до Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання з питань авіаційного обладнання: Закон України від 6 червня 2012 р. // Голос України від 04.07.2012 р., № 119.
7. Муравський А. Авіакомпанії vs авіабудівельники // День. 10 жовтня 2012 р. №182.

УДК 347.824.4 (043.2)

Шапенко Л.О.,
фахівець I категорії кафедри теорії та історії держави і права,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ СТРАХУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

Внаслідок швидких і революційних змін, яких зазнає цивілізація, хоч як прикро, але постійно зростають ризики виникнення катастроф, аварій тощо. Особливо дошкуляють та завдають значної шкоди суспільству катастрофи на різних видах транспорту. Окреме місце посідають аварії

під час здійснення авіаційних перевезень. Оскільки головним носієм ризику під час польоту, в першу чергу, є повітряне судно, то постає необхідність обов'язковості страхування засобів повітряного транспорту.

Страхування авіаційного транспорту (авіа-каско) – галузь, що включає в себе сукупність методів захисту від небезпек, які виникають на шляху повітряних сполучень. Ідеологічно цей вид страхування базувався на основі морського страхування. Разом з тим світова практика показує, що специфіка авіаційного страхування виявила його катастрофічну природу, на відміну від морських ризиків.

Необхідно зазначити, що авіаційне страхування виникло ще на початку ХХ століття, а перший поліс страхування повітряного судна було видано в Лондоні [5, с. 281]. Англійський страховий ринок і на сьогодні залишається одним із найсприятливіших. Протягом довгого часу він диктував правила та умови страхування, що були взяті за основу багатьох страхових норм в інших країнах. З розвитком технічного прогресу в авіаційній індустрії одночасно відбувся і розвиток авіаційного страхування. І нині існують тенденції щодо вдосконалення практики страхування авіатранспорту з урахуванням змін міжнародного, національного законодавства та з огляду на розвиток авіаційних технологій.

Правовою базою регулювання відносин в сфері авіаційного страхування є як національне законодавство, так і міжнародні конвенції, до яких приєдналася Україна (Варшавська, Гвадалахарська, Монреальська, Римська конвенції). Проте обов'язковість страхування повітряних суден встановлена лише внутрішнім законодавством.

Перше законодавче запровадження в Україні страхування повітряних суден було здійснене в ст. 103 розділу XVII "Авіаційне страхування" Повітряного кодексу, прийнятого 4 травня 1993 року. Дана стаття визначила, що повітряний перевізник і виконавець повітряних робіт зобов'язані страхувати орендовані та передані їм в експлуатацію повітряні судна [2]. При цьому обов'язковому страхуванню підлягав тільки повітряний транспорт, що входив до Єдиного державного реєстру цивільної авіації України.

Наступним кроком у розвитку страхування авіатранспорту стало прийняття в 1996 році Закону України "Про страхування", в якому з'явилася низка конкретизованих видів страхування. Одним з таких видів цей Закон визначив страхування авіаційних суден [3]. Порядок та умови проведення обов'язкового авіа-каско були закріплені спочатку в Постанові КМУ "Про порядок та умови проведення обов'язкового авіаційного страхування" № 1083 від 13 липня 1998 року. Проте згодом, 12 жовтня 2002 року Кабінет Міністрів України прийняв Постанову "Про затверд-

ження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" згідно якої і сьогодні здійснюється страхування повітряних суден [4].

З розвитком економічного та правового становища нашої держави постала потреба в прийнятті нового Повітряного кодексу (19 травня 2011 року), в якому було більш ширше регламентовано обов'язки суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційного страхування. Так в п.2 та п.8 статті 118 зазначено, що експлуатант або власник цивільного повітряного судна комерційної авіації, а також розробники, виробники цивільної авіаційної техніки, організації з технічного обслуговування, що мають право проводити випробувальні польоти, зобов'язані страхувати повітряні судна. Це положення також застосовується до навчальних закладів під час виконання навчально-тренувальних польотів [1].

Підводячи підсумки, можна зазначити, що роль і місце авіаційної галузі в країні обумовлює необхідність розвитку страхових послуг для неї. Основні види авіаційного страхування є обов'язковими. Це стосується і страхування засобів авіаційного транспорту, яке забезпечує захист майнових інтересів юридичних і фізичних осіб у разі настання страхового випадку, тобто у разі повного знищення повітряного судна, а також пошкодження окремих його частин, систем та елементів конструкцій. Страхування повітряних суден є саме тим видом авіаційного страхування, за яким зафіксовано найбільше страхових випадків і здійснюється найбільше страхових виплат, оскільки поломок та пошкоджень літаків буває чимало.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. № 3393 – XII // Офіційний вісник України.– 2011.– № 46.– ст. 1881.
2. Повітряний кодекс України: Офіц. видання – К. : Видавничий Дім "Ін Юре", 2000.– 64 с.
3. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96 – ВР // Відомості Верховної Ради України.– 1996.– № 18.– Ст. 78.
4. Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 року № 1535 // Офіційний вісник України.– 2002.– № 42.– С. 157.
5. Яворська Т.В. Страхові послуги: навч. посіб. / Т.В. Яворська.– К. : Знання, 2008.– 350 с.

УДК 35.073.573 (043.2)

Шевченко А. Є.,
д.ю.н., професор,
Ситник О. М.,
д.і.н., доцент,

Донецький юридичний інститут МВС України, м. Донецьк, Україна

ПРАВОСВІДОМІСТЬ ЯК ВАЖЛИВИЙ ЧИННИК РОЗВИТКУ СУСПІЛЬНОЇ СВІДОМОСТІ

У сучасній науці прийнято вважати, що правосвідомість – це уявлення й поняття, котрі виражають відношення людей до діючого права, знання міри в поведінці людей з точки зору прав і обов'язків, законності й проти законності; це правові теорії, правова ідеологія [1, с. 658]. У рамках такого підходу правосвідомість є ідейним вираженням об'єктивних суспільних відносин, відображаючих в свою чергу домінуючі в суспільстві економічні та соціальні відносини [2, с. 275].

Правосвідомість містить оціночні судження про право. У зв'язку з цим область правової свідомості (вслід за правом) – елемент культури, тобто факт, що відноситься до категорії цінності. Незалежно від того, настільки реальне право справедливе чи не справедливе, його сенс та призначення полягають у тому, щоб бути справедливим, – право (і правосвідомість) мають увібрати в себе та реалізувати ідею права. Ідея права включає в себе формоутворюючі принципи та оцінки політико-правової реальності. Ці елементи ідеї права утворюють зміст правової свідомості, вивчати котрий необхідно і як ціннісні судження (оцінки діяльності) і як факти даного буття (явища держави та права) [3, с. 393, 394]. На думку А. О. Штанька, відчутну роль правосвідомість відіграє на стадії реалізації права, у процесі втілення в життя юридичних прав і обов'язків [4, с. 147].

Правосвідомість – це не лише відображення в індивідуальній свідомості духу та характеру вже існуючих у суспільстві законів, вона активно й творчо коректує й критикує діючі закони (та інститути) з позицій індивідуальної справедливості, котра набула глибокого життєвого сенсу та значення для достатньо великої маси людей [2, с. 275].

Згідно твердження І. О. Ільїна, ми постійно потребуємо правосвідомість і користуємося нею; правосвідомість є творчим джерелом права, живим органом правопорядку та політичного життя. Кожний закон, кожний указ – виникає в правосвідомості. Кожний закон, котрий виник у правосвідомості владоможців, звертається до правосвідомості більшості підлеглих їм людей, щоб сформулювати їм правові веління, тим