

Література

1. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон від 18 березня 2004 р. № 1629-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1629-15>

2. Проект Концепції положення та процедур із забезпечення безпеки польотів повітряних суден авіації загального призначення, спортивних, аматорських та БЛА [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Bezpeka-aviatsii/Bezpeka-polotiv/25434.html>.

3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/>

4. Ачасова А. Дрони. Новини законодавства / Алла Ачасова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.50northspatial.org/ua/drones-legislation-news-ukraine/>

УДК 342.922(043)

Калюжний Р. А., д.ю.н., професор,
Шапенко Л. О., асистент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Вагоме місце в транспортній інфраструктурі належить авіаційному транспорту, оскільки він є швидким і порівняно недорогим засобом перевезення пасажирів, багажу та доставки вантажів і пошти практично у будь-які населені пункти нашої країни та за її межі. Проте, незважаючи на сучасний науково-технічний розвиток, авіація залишається одним із найбільш уразливих об'єктів і саме тому проблема безпеки повітряних перевезень набуває особливого соціального та економічного значення. Адже безпека польотів пов'язана не лише із забезпеченням безпеки пасажирів, а й безпеки працівників цивільної авіації, населення в зоні можливих авіапригод, вантажів, транспортних засобів та споруд, довкілля, які можуть зазнати негативного впливу в результаті авіаційної діяльності.

Названі проблеми свідчать про необхідність здійснення дослідження теоретико-правових питань функціонування авіаційного транспорту, зокрема шляхом вивчення форм організаційно-правового забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, що дозволить проаналізувати засоби, за допомогою яких реалізується мета, задачі і функції, що стоять перед системою організаційно-правового забезпечення названої безпеки.

Беручи до уваги доктринальні положення теорії адміністративного

права щодо розподілу форм адміністративної діяльності в залежності від породжуваних ними наслідків на правові та неправові [1, с. 156-157; 2, с. 93], слід зазначити, що такий підхід властивий і формам забезпечення безпеки авіаційних перевезень. Основні риси правових форм забезпечення безпеки польотів чітко простежуються у державно-владному, владно-розпорядчому та підзаконному характері діяльності державних органів, на які покладено обов'язок забезпечувати безпеку авіаперевезень. У сучасних наукових джерелах існують різні класифікації правових форм, зокрема їх поділяють: 1) за змістом: правоустановчі та правозастосовні; 2) за цілеспрямованістю: внутрішні та зовнішні; 3) за способом вираження: письмові, усні та конклюдентні; 4) за ступенем правової регламентації: видання нормативних актів, укладення адміністративних договорів, вчинення інших юридично значущих дій [2, 93-95; 3, с. 137-139].

До неправових форм, які Т. О. Коломоєць визначає як форми діяльності, що безпосередньо не пов'язані із правовими наслідками, відносять: 1) організаційні дії (проведення нарад, зборів, перевірок, інструктажів, розробка програм тощо) та матеріально-технічні операції (діловодство, статистичні операції, складання довідок, звітів та ін.) [3, с. 139]. Зміст неправових форм забезпечення безпеки цивільної авіації становлять організаційно-технічні та матеріально-технічні операції, які здійснюються не посадовими особами, носіями державних повноважень, а обслуговуючим персоналом, діяльність яких носить допоміжний характер, але має важливе значення для обслуговування управлінського процесу, всіх форм управлінської діяльності.

З огляду на вищезазначене та враховуючи положення чинного законодавства, можна визначити, що організаційно-правове забезпечення безпеки авіаційних перевезень здійснюється у правотворчій, правозастосовній та контрольно-наглядовій формах. Слід наголосити, що контрольно-наглядова діяльність має важливе значення у процесі забезпечення безпеки польотів, оскільки дозволяє своєчасно виявляти причини порушень, виправляти виявлені недоліки та усувати порушення. Тобто основна мета контрольно-наглядової діяльності у сфері функціонування авіаційного транспорту полягає у попередженні, виявленні та припиненні правопорушень. Відповідно завданнями цієї діяльності є визначення фактів дотримання (або недотримання) відповідними суб'єктами встановлених приписів у межах компетенції.

Зміст правотворчої форми забезпечення безпеки авіаперевезень полягає у виробленні уповноваженими суб'єктами правових норм, правил поведінки, які регулюють різносторонні суспільні відносини, що виникають з приводу забезпечення безпеки польотів. Незважаючи на те, що сфера безпеки польотів піддана досить детальній правовій регламентації, зокрема прийняття Повітряного кодексу України (2011 р.),

який систематизував значну кількість нормативно-правових актів у сфері цивільної авіації, й досі існують системні недоліки, які характерні майже всім рівням нормативно-правового забезпечення названої безпеки. Відповідно до вимог часу та тих реформ, що відбуваються нині в нашій країні, необхідним залишається приведення у відповідність нормативно-правової бази з питань авіаційної безпеки об'єктивним запитам практики та приписам міжнародного законодавства.

Правозастосовчу форму забезпечення безпеки польотів можна визначити як фактичну конкретну діяльність суб'єктів забезпечення названої безпеки з реалізації правових норм у відношенні конкретних життєвих випадків, яка здійснюється шляхом видання індивідуальних (виконавчо-розпорядчих) актів управління, укладання адміністративно-правових договорів (зокрема, щодо охорони об'єктів цивільної авіації) та вчинення, у визначеному законодавством порядку, інших дій, що мають юридичне значення. Рівень безпеки авіаперевезень підвищується завдяки діяльності уповноважених суб'єктів, що передбачена Повітряним кодексом України та Правилами проведення авіаційної діяльності, зокрема: 1) реєстрація цивільних повітряних суден, цивільних аеродромів, повітряних трас і місцевих повітряних ліній; 2) допуск до експлуатації повітряних суден; до експлуатації аеродромів, злітно-посадкових майданчиків, аеропортів; авіаційного персоналу до авіаційної діяльності тощо; 3) видача дозволів на виконання польотів для цивільних повітряних суден; на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України; на перевезення зброї, боєприпасів, вибухових і отруйних речовин та ін.; 4) ліцензування; 5) сертифікація, що на сьогодні є основним способом державного регулювання безпеки польотів та авіаційної безпеки цивільної авіації. Окремою формою організаційно-правового забезпечення безпеки польотів є стандартизація. Проте Повітряний кодекс України майже не зачіпає процесів стандартизації, які становлять основу сертифікації і посідають важливе місце в нормативних актах та діяльності ІКАО.

На підставі викладеного можна зробити висновок, що організаційно-правове забезпечення безпеки авіаційних перевезень є важливою складовою безпеки цивільної авіації та частиною цілого комплексу заходів, які спрямовуються на забезпечення безпечної діяльності цивільної авіації та авіаційних об'єктів. Систему організаційно-правового забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті становить сукупність взаємозв'язаних дій суб'єктів, які мають свій прояв у певних формах з метою забезпечення на основі правових норм безаварійну роботу авіатранспортних засобів. Сутність її полягає у створенні та підтриманні такого стану об'єктів авіаційно-транспортної системи, за якого ризик виникнення аварій та різного роду інцидентів і заподіяння ними шкідливих наслідків знаходиться на прийнятному рівні за рахунок

відсутності, усунення загроз безпеці польотів, а також за рахунок створення відповідних систем захисту від загроз, що не можуть бути усуненими.

Література

1. Золотарьова Н. І. Форми адміністративної діяльності правоохоронних органів у сфері екологічної безпеки / Н. І. Золотарьова // Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право. – 2012. – Вип. 2 (14). – С. 156-161.
2. Адміністративне право України: навч. посіб. / [Д. О. Беззубов, В. Д. Гвоздецький, О. В. Дудник та ін.]. – К.: «МП Леся», 2014. – 320 с.
3. Адміністративне право України: підруч. / за заг. ред. Т. О. Коломоєць. – вид. 2, змін. і доп. – К.: Істина, 2012. – 528 с.

УДК 368.86(043.2)

Карпенко К. К., аспірант,
Одеський державний університет внутрішніх справ, м. Одеса

СТАНОВЛЕННЯ ІНСТИТУТУ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

На початку 90-х рр. ХХ ст. Україна почала створювати власну економіку і самостійно вирішувати всі питання організації страхової діяльності. В цей період починає набирати розвитку страхування відповідальності, зокрема страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. В умовах панування державної форми власності й адміністративно-командної системи управління в нашій країні потенціал інституту страхування не міг бути розкритий повною мірою, сфера його застосування була дуже обмеженою. Тому саме тепер, в період остаточного становлення ринкової економіки в Україні, питання даного виду страхування є надзвичайно актуальним і потребує всебічного аналізу.

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є одним із найпопулярніших видів страхування. Після набуття чинності (з 1 січня 2005 року) Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» ринок обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів отримав можливість цивілізованого розвитку. Цей вид страхування – найкращий спосіб покриття збитків, викликаних непередбаченими подіями. Враховуючи це, без наявності полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності