

У статті 2 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982 визначається правовий статус територіального моря, повітряного простору над територіальним морем, а також його дна і надр. Згідно цього документа: суверенітет прибережної держави поширюється за межі його сухопутної території і внутрішніх вод, а в разі держави – архіпелагу – його архіпелажних вод, на що примикає морський пояс, званий територіальним морем.

Зазначений суверенітет поширюється на повітряний простір над територіальним морем, так само як на його дно і надра.

Суверенітет над територіальним морем здійснюється з дотриманням цієї Конвенції та інших норм міжнародного права [1, ст.2].

Міжнародне повітряне право регулює польоти тільки повітряних суден. Польоти в повітряному просторі космічних об'єктів регламентуються нормами космічного права.

Уздовж державного кордону кожна держава, крім того, встановлює фіксовану прикордонну смугу зі спеціальним режимом її використання. Цей прикордонний режим поширюється зі специфічними аспектами застосування також на повітряний простір над такою смугою.

Держави встановлюють також заборонені зони, зони обмеження польотів, небезпечні зони (в тому числі райони пуску і падіння ракет і їх відокремлюваних частин), райони полігонів, вибухових робіт, авіаційних робіт, інших спеціальних районів, необхідних для безпечного здійснення діяльності в повітряному просторі і забезпечення безпеки осіб на поверхні.

Деякі держави (США, Канада, Південна Корея та ін) в односторонньому порядку оголосили повітряні зони безпеки (ПЗБ). ПЗБ – це райони повітряного простору зі спеціальним режимом, що встановлюються над відкритим морем, прилеглим до їх території, протяжністю 200-300 морських миль для цілей ідентифікації повітряних апаратів, що слідує в сторону їх територій, а також контролю їх польоту в цілях національної безпеки.

Міжнародним правом встановлення ПЗБ не передбачено.

Якщо дві або кілька держав домовляються про створення "єдиного повітряного простору", його структура (як правило, для конкретних видів використання) визначається міждержавним договором.

В даний час настійно необхідним стає ретельний облік впливу будь-якої наземної (та іншої) діяльності на діяльність у власне повітряному просторі, зокрема негативних екологічних наслідків для польотів повітряних апаратів[2, с.473].

Література:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права ООН; Конвенція, Міжнародний документ від 10.12.1982/ ратифікована Законом № 728-XIV (728-14) від 03.06.99, ВВР, 1999, N 31, ст.254

2. Валеев Р.М, Курдюков Г.И.. Международное право. Особенная часть: Учебник для вузов.– М.: Статут, 2010.– 624 с.

УДК 65.011:656.7(043.2)

Бабенко О.Ю.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Корчак Н.М., к.ю.н., доцент

СУЧАСНИЙ СТАН ПІДПРИЄМСТВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Серед суб'єктів господарського права центральне місце належить підприємству як організаційно-правовій одиниці господарювання. Основним нормативним актом, що регулює господарську діяльність підприємств є Господарський кодекс України, який визначає види та організаційні форми підприємств, правила їх створення, реєстрації, реорганізації та ліквідації та здійснення ними підприємницької діяльності при переході до ринку. Відповідно до ст. 62 Господарського кодексу України, підприємство – самостійний суб'єкт господарювання, створений компетентними органами державної влади або органом місцевого самоврядування, або іншими суб'єктами для задоволення суспільних та особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної; торговельної; іншої господарської діяльності. Це зумовлено особливими економічними і соціальними функціями підприємства в економічній системі. Тому законодавчий інститут підприємства є центральною частиною системи господарського законодавства України, його правовою основою. Як самостійна господарська одиниця підприємство може вступати в договірні відносини з іншими суб'єктами господарської діяльності, здійснювати зовнішньоекономічну діяльність, формувати свою організаційну структуру, управлінський апарат, штатний розклад, розпоряджатися фінансами, займатися купівлею, переробкою і продажем продукції, розпоряджатися основними та оборотними коштами, робочою силою, здійснювати виробничу, науково-дослідну та комерційну діяльність. Саме поняття підприємства може мати широке та вузьке розуміння. У

широкому розумінні поняття "підприємство" є узагальнюючим, або збірним, воно визначає підприємства як суб'єкти господарського права стосовно всіх форм і видів власності в Україні (організаційні форми і види підприємств). Наведені нами вище законодавчі положення розповсюджуються також і на підприємства цивільної авіації. На сьогодні в Україні є цілком самостійні авіаційні підприємства, які зареєстровані і функціонують у різних організаційно-правових формах, таких як приватні підприємства, державні підприємства, комунальні підприємства, товариства. Наприклад, державне підприємство УкрАерорух, яке вивело систему управління повітряним рухом на рівень європейських стандартів. Товариства з обмеженою відповідальністю Авіакомпанія "Донбасаеро", Авіакомпанія "Авіаекспрес", "Українсько-середземноморські авіалінії", "Авіаційна компанія "Роза Вітрів", Авіакомпанія "Меридіан", які здійснюють пасажирські і грузові повітряні перевозки, авіаційні роботи. Аеропорт Бориспіль, як державне підприємство збудував злітну-посадочну смугу одну із найкращих в Європі. В Україні з'явилися також авіакомпанії МАУ та АероСвіт, які можуть конкурувати з закордонними авіакомпаніями. Крім того, повітряний простір України обслуговують цілий ряд підприємств цивільної авіації – повітряні судна, авіакомпанії як суб'єкт господарювання, аеропорти, аеродроми. Нажаль у Повітряному кодексі України відсутнє визначення "авіаційного підприємства" як суб'єкта господарювання. Так, ст. 15 Кодексу відносить лише повітряне судно як підприємство цивільної авіації, як літаючий апарат. Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації розуміє авіаційним підприємством тільки авіатранспортне підприємство, яке пропонує або експлуатує повітряне сполучення. Другим видом підприємств цивільної авіації є аеропорт, який є ділянкою суші або водної поверхні, що призначені для прибуття, відправлення і руху повітряних суден, вертольотів, аеростатів тощо. До аеропорту слід віднести ділянку, де знаходиться злітно-посадкова смуга, диспетчерська служба, радіолокатори, систему злету та посадки, служби, які обслуговують повітряний рух на маршруті, засоби зв'язку, навігації, спостереження. На основі вищевикладеного вважаємо, що характеристику підприємств цивільної авіації варто здійснювати крізь призму вузького та широкого розуміння підприємств як суб'єктів господарювання відповідно до норм ГКУ. На сьогоднішній день в авіаційній сфері налічується близько дев'яноста авіаційних підприємств, що функціонують у формі приватних і державних підприємств, однак більша кількість авіаційних підприємств функціонує у формі ТОВ(54)та акціонерних товариств (17).

Література:

1. Господарський кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22.- Ст.144.
2. Перелік авіакомпаній, які мають діючий сертифікат експлуатанта станом на 21.09.2012 р. [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/>.
3. Корчак Н. М. Господарське право України: навч. посіб. (у табл.) для студ. ВНЗ, які навчаються за спец. Правознавство.– К.: НАУ-друк, 2009.– 311с.

УДК 341.824:338.47 (043.2)

Безгіна О.В.,
студентка,

Маріупольський державний університет, м. Маріуполь
Науковий керівник: Колосов Р.В., к.ю.н., доцент

АВІАТЕРОРИЗМ – ВАЖЛИВА ПРОБЛЕМА СЬОГОДЕННЯ

Тероризм – це явище, яке поширюється в світі, не зважаючи на кордони. Ця рушійна сила зла знищує політичну, економічну та соціальну стабільність, забирає життя людей. Тероризм постійно видозмінюється та набуває нових форм. Поширенням є такий вид тероризму як захоплення транспортного засобу, зокрема авіаційного транспорту, з метою вчинення терористичного акту [3].

Початок тероризму в цивільній авіації припадає на кінець 60-х, коли спостерігався "спалах насилля" на міжнародному повітряному транспорті. А вже за десять років активного міжнародно-правового співробітництва була створена система основних міжнародних нормативно-правових документів у сфері захисту цивільної авіації: Конвенція про злочини та деякі інші дії, здійснені на борту повітряного судна (Токійська конвенція) 1963 р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки авіації (Монреальська конвенція) 1971 р., Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька конвенція) 1970 р., та Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, обслуговуючих міжнародну цивільну авіацію 1988 р. Сьогодні ці нормативно-правові акти залишаються основою для безпеки авіації, але окремі норми з часом втрачають свою дієвість і стають застарілими й неефективними.