

рити про космічний туризм та господарську діяльність підприємств з перевезень державних астронавтів та вантажів.

Тобто з вище наведеного можна запропонувати державам-учасникам ООН створити загальне спільне міжнародне законодавство з використання космосу у комерційних цілях, як приватними господарськими організаціями, так і туристами, які є споживачами даних послуг, а також про взаємодію держав та приватних підприємств у космічній галузі.

Література:

1. Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла від 10 жовтня 1967 р. // [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.marazm.org.ua/document/konvencii/index.php?file=%C4%E5.txt>.
2. Космический бизнес: как частные компании осваивают космос от 12 апреля 2011 г. // [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://kontrakty.ua/article/30862>.
3. Американцы запустили первый частный космический корабль от 22 мая 2012 г. // [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.from-ua.com/news/a2e53925cc3b0.html>.
4. Космический туризм: путевка в другой мир от 28.10.2008 г. // [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.3dnews.ru/editorial/space-ships>.

УДК: 339.9.012.24:347.823.3(043.2)

Осадчий О.А.,
студент,

Юридичний інститут,
Національний Авіаційний Університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирева В.П., к.ю.н., доцент

ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ "ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ" У СФЕРІ НАДАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ

Необхідною умовою розвитку національної економіки, поглиблення співпраці з іншими державами, створення сприятливого середовища для залучення іноземних інвестицій є належне правове забезпечення здійснення зовнішньоекономічної діяльності щодо надання авіаційних послуг, що становить важливий напрям господарської діяльності. У

зв'язку з цим привертає увагу неоднозначне тлумачення нормативними та доктринальними джерелами власне поняття "зовнішньоекономічна діяльність".

Відповідно до ст. 1 Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" від 16 квітня 1991 р. (далі – Закон про ЗЕД), ЗЕД – це діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами [1]. По-іншому визначив поняття ЗЕД Господарський кодекс України. Згідно з ч. 1 ст. 377 ГКУ зовнішньоекономічною діяльністю суб'єктів господарювання є господарська діяльність, яка в процесі її здійснення потребує перетинання митного кордону України майном та/або робочою силою [3].

Визначаючи перетин митного кордону майном та/або робочою силою обов'язковою (кваліфікуючою) ознакою ЗЕД, законодавець вдався до формального, звуженого підходу до розуміння такої діяльності. На користь цього свідчить, передусім те, що відповідно до Митного кодексу України від 11 липня 2002 р. (далі – МКУ) переміщуватися через митний кордон і проходити митні процедури можуть лише товари та транспортні засоби. Однак предметом зовнішньоекономічної операції (згідно з ст. 4 Закону про ЗЕД, до якого відсилає норма ст. 379 ГКУ "Види зовнішньоекономічної діяльності та зовнішньоекономічні операції") можуть виступати і роботи, послуги, об'єкти інтелектуальної власності, фінансові активи тощо, про перетин якими митного кордону не може йти мова [3].

Додаткові аргументи проти абсолютизації ознаки перетину митного кордону отримуємо, проаналізувавши визначення понять "митна територія" та "митний кордон", що дає МК. Так, відповідно до ст. 9 МКУ єдину митну територію України становлять територія України, зайнята сушею, територіальне море, внутрішні води і повітряний простір тощо, на які поширюється виключна юрисдикція України. Території ж спеціальних митних зон, розташованих в Україні, вважаються такими, що знаходяться поза межами митної території України, крім випадків, визначених законами України. У свою чергу, ст. 10 МК встановлює, що межі митної території України є митним кордоном України [2]. Митний кордон України збігається з державним кордоном України, за винятком меж території спеціальних митних зон. Для цілей оподаткування товари, ввезені на території спеціальних митних зон, розглядаються як такі, що знаходяться за межами митної території України. Ввезення на митну територію України цих товарів здійснюється в режимі імпорту. Відтак, згідно з визначенням ч. 1 ст. 377 ГКУ операції щодо ввезення то-

варів з територій спеціальних митних зон на митну територію України мають визнаватися зовнішньоекономічними, навіть якщо здійснюватимуться між українськими суб'єктами господарювання (адже вимоги різної державної належності суб'єктів зовнішньоекономічної операції ч. 1 ст. 377 ГКУ не висуває, обмежуючись вимогою перетину предметом операції митного кордону).

Тому дане питання не може не зачіпати сферу надання авіаційних послуг, оскільки повітряне судно може перетинати повітряний простір України (митну територію), але основної риси зовнішньоекономічної діяльності такі операції не будуть мати, оскільки суб'єктами такого перевезення можуть бути виключно українські підприємства.

По-друге, сторони авіаційних послуг, одна з яких є резидентом, а друга іноземним суб'єктом, уклавши зовнішньоекономічний контракт вже фактично, юридично виступають учасниками зовнішньоекономічної діяльності згідно Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність", проте на рівні господарського законодавства, не перетнувши повітряний простір України така господарська діяльність не може визнаватися зовнішньоекономічною.

Отже, положення Закону про ЗЕД у частині визначення ЗЕД зберігають чинність до приведення їх у відповідність з ГКУ. Проте, як наголошувалось, визначення ЗЕД за ГКУ, яке пов'язує здійснення ЗЕД з перетином митного кордону предметом відповідної господарської операції: не враховує існування в Україні спеціальних митних зон, імпорт (ввезення) товарів з яких на митну територію України відбувається з перетином митного кордону України;

суперечить міжнародним договорам, які ратифіковані Україною, і визнають достатнім застосування одного критерію зовнішньоекономічної діяльності – місцезнаходження комерційних підприємств її суб'єктів у різних державах.

Література:

1. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16 квітня 1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 29. – ст. 377.
2. Митний кодекс України від 11 липня 2002 р. // Відомості Верховної Ради України – 2002. – № 38-39. – ст. 288.
3. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України – 2003. – № 19-20. – ст. 144.

УДК:347.8:656.7(043.2)

Панченко Н. В.,
студентка,
Юридичний Інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирева В.П., к.ю.н., доцент

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Повітряний транспорт є швидкісною ланкою єдиної транспортної системи. Авіаційний транспорт відіграє важливу роль у здійсненні міжнародного сполучення України.

Безпосередньо діяльність у сфері авіаційних перевезень пасажирів, вантажу здійснюють різні державні, колективні, приватні підприємства та організації, товариства та громадяни. До управлінських об'єктів в сфері авіаційного транспорту відносяться: аеропорти та інша наземна інфраструктура, служба аеронавігації – обслуговування повітряних суден в повітряному просторі України, авіакомпанії (експлуатанти), екіпажі повітряних суден [3].

Особливості створення і діяльності суб'єктів у сфері авіаційного транспорту визначають Повітряний кодекс України, Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Закон України "Про господарські товариства", інші нормативно-правові акти.

Головним регулюючим документом для світової авіації є Чикагська Конвенція, що прийнята державами – засновниками ICAO – International Civil Aviation Organization (Міжнародна організація цивільної авіації) ще в грудні 1944 року. Цей документ є свого роду "Конституцією" для діяльності всіх авіаційних країн. Він встановлює принципи діяльності авіаційних влад кожної країни-учасниці, принципи діяльності авіакомпаній, аеропортів, всіх учасників ринку авіаперевезень. Всі інші міжнародні документи, що застосовуються на міжнародній діяльності авіаційного транспорту, тільки доповнюють Положення Чикагської Конвенції, конкретизують окремі її пункти та статті.

Сучасний стан розвитку авіаційного транспорту України потребує і найсучаснішої системи правового регулювання. Слід зазначити, що процес такого регулювання відбувається за кількома напрямками:

- правове регулювання фінансово-господарської діяльності авіаційних підприємств;
- правове регулювання взаємовідносин між суб'єктами авіаційної діяльності,