

них переваг, що сприятимуть зміцненню позицій на світовому ринку, збільшенню рентабельності, залученню інвестицій, розвитку технологічної бази для України пріоритетним є створення міжнародних консорціумів за участю провідних транснаціональних корпорацій; організація спільних підприємств; довгострокова кооперація; транскордонні злиття і поглинання; державна підтримка аерокосмічної промисловості. Перспективою розвитку авіаційної галузі України є консолідація авіаційних підприємств в рамках потужних структур, що є характерним для авіакомплексів розвинутих країн. На шляху до цього в Україні була створена державна корпорація "Авіація України", в яку увійшли 10 підприємств.

Крім того, ефективним кроком є приватизація частини підприємств державного авіаційного комплексу з метою підвищення прибутковості та інвестиційно-інноваційної активності підприємств. Приватизація державного майна – платне відчуження майна, що перебуває у державній власності, у тому числі разом із земельною ділянкою державної власності, на якій розташований об'єкт, що підлягає приватизації, на користь фізичних та юридичних осіб, які можуть бути покупцями відповідно до Закону, з метою підвищення соціально-економічної ефективності виробництва та залучення коштів для здійснення структурної перебудови національної економіки [1].

Приватизація дозволяє подолати такі недоліки державного управління, як монополізм та відсутність конкурентних умов бізнесу, відсутність стимулів щодо отримання прибутку, обмеженість фінансування, нецільове використання коштів [3, с.396]. Проте необхідно враховувати й негативні наслідки роздержавлення підприємств авіаційної галузі, а саме: доведення підприємств-реципієнтів до важкого фінансового стану через набуття контролю над ними; захват іноземними компаніями перспективних сегментів авіаційного комплексу країни з метою гальмування, обмеження або згортання НДДКР; отримання зарубіжними ТНК контролю над авіаційними підприємствами виключно з метою оволодіння "ноу-хау" та переведення отриманих розробок за кордон; спекулятивна купівля підприємства авіаційного сектора з метою перепродажу; перешкоджання реалізації авіаційної техніки, що вироблена в приймаючій країні з метою просування власної аналогічної продукції. З іншого боку, необхідно враховувати негативні наслідки та загрози, які у світовій практиці мали місце внаслідок роздержавлення підприємств авіаційної галузі.

Ще одним пріоритетом розвитку має стати політика провідних українських авіакомпаній, спрямована на інтегрування внутрішніх та

міжнародних авіарейсів. Вдале географічне розташування України і наявність міжнародних аеропортів дають можливість освоєння нової відкритої ніші ринку – ринку транзитних пасажирів, що літають між Західною та Східною півкулями, а також з Європи з пересадкою в столиці України [2, с.128].

Практична реалізація вище викладених заходів дозволить забезпечити подальший прогресивний розвиток авіаційного комплексу України, налагодити тісні соціальні та економічні взаємозв'язки з іншими країнами, розширити потенційні ринки збуту української авіабудівної продукції, забезпечити участь вітчизняних підприємств у виконанні іноземних проектів та зайняти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

Література:

1. Про приватизацію державного майна: Закон України від 04.03.1992 р. // Відомості Верховної Ради України – 1992.– № 24.– Ст. 348..
2. Новикова М. В. Організаційно – економічний механізм глобалізаційних процесів в авіаційній галузі: зб. наук. пр.: Формування ринкових відносин в Україні / М.В. Новикова, І. Г. Михальченко.– К.– 2008.– Вип. 5 (84).– С.124-130.
3. Новикова М.В. Перспективи та пріоритети економічного розвитку авіаційної галузі України у контексті глобального конкурентного середовища/ М.В. Новикова, О.С. Решетило // Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції: проблеми економіки та управління на залізничному транспорті.– К. 2008.– С. 396-399.

УДК:656.7.073:34Б.1(043.1)

Хотянович Т.В.,
студентка,

Мариупольский государственный университет, г.Мариуполь
Научный руководитель: Р.В. Колосов, к.ю.н., доцент

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ В УКРАИНЕ

В наше время гражданская авиация играет большую роль, как для экономики Украины, так и развития государства в целом. На международной арене для регулирования гражданской авиации была создана мировая сеть международного воздушного транспорта, в рамках кото-

рой осуществляются международные полеты гражданских воздушных судов. На национальном уровне, с учетом положений международного воздушного права и практики его применения созданы множество нормативно – правовых актов, определена структура органов регулирующие данные вопросы. Но при этом существует множество вопросов, которые все – таки не урегулированы украинским законодательством, а некоторые действующие нормы вообще противоречат международным.

Изучением различных вопросов правового регулирования международных полетов занимались различные ученые: Л.П. Ануфриева, А.А. Баталова, В.М. Боровенко и другие. Основопологающим нормативно – правовым актом, который регулирует деятельность авиации, касаясь использования воздушного пространства с целью удовлетворения интересов Украины и ее граждан и обеспечения безопасности авиации является Воздушный кодекс Украины. Согласно его положениям Министерство транспорта Украины осуществляет регулирование деятельности гражданской авиации, от имени украинского государства. Ст.9 Воздушного кодекса Украины определяет структуру воздушного пространства Украины, к которой принадлежат: воздушные трасы и местные воздушные линии Украины, воздушные коридоры для пересечения государственной границы Украины, установленные и не установленные маршруты полетов, районы выполнения авиационных работ, запрещенные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны. Воздушные суда в Украине подразделяются на гражданские, государственные и экспериментальные. Так, каждое гражданское воздушное судно новой конструкции, изготовленное в Украине, должно быть сертифицировано на соответствие его конструкции, характеристик и эксплуатационно-технической документации действующим в Украине требованиям норм летной годности, предусмотренных правилами сертификации гражданских воздушных судов Украины, и зарегистрировано в государственном реестре гражданских воздушных судов. Воздушное судно, которое используется на военной, таможенной, приграничной и милицейской службах и зарегистрировано в качестве государственных воздушных судов рассматриваются как государственные воздушные судна. Большую группу воздушных судов составляет авиация общего назначения – все летательные аппараты, кроме государственной и экспериментальной авиации, они также подлежат сертификации. К полету допускается воздушное судно, которое надлежащим образом снаряжено и пребывает в исправном состоянии согласно эксплуатационно – технической документации, сертифицированное согласно требованиям к шуму и местности и эмиссии вредных веществ авиаци-

онных двигателей. Для обеспечения безопасности полетов в Украине были созданы авиационные правила, они также призваны регулировать деятельность авиации в рамках экологической безопасности. Украина за годы независимости ратифицировала множество международных конвенций, соглашений по вопросам гражданской авиации. На международном уровне от имени правительства Украины правительствами различных стран заключаются соглашения на воздушную тематику. Но, не смотря на эти факты, остается множество не разрешенных вопросов. Множество национальных норм, которые регулируют международные полеты, не соответствуют международным правовым актам. Неразрешенным остается вопрос о полномочиях деятельности органов, которые руководят воздушным движением государственной, гражданской авиации и противовоздушной обороной. В последнее время наблюдается ошутимое ухудшение состояния безопасности международных полетов гражданской авиации, выражающееся в тревожной статистике авиационных происшествий, сопровождающихся человеческими жертвами. Поэтому обеспечение безопасности международных полетов в связи с возрастающей ролью гражданской авиации, повышением уровня интенсивности международных полетов и развития авиационной техники представляет собой актуальную проблему международного воздушного права и находится во внимании международного сообщества.

В Украине отсутствует научно-исследовательское учреждение, которое бы занималось усовершенствованием старых положений, соответствии их международным актам и разработкой новых норм в сфере как национального так и наднационального воздушного права. Также нужно пересмотреть существующие нормы Уголовного кодекса Украины, касаясь ответственности за противоправные деяния касаясь международных полетов. В Воздушном кодексе Украины не указан термин "международный полет" и положения, которые давали возможность определять порядок и правила их выполнения авиацией различных уровней. С учетом вышеуказанных проблем в последнее время наблюдается процесс снижения инвестирования в национальную авиацию, что влияет существенно на осуществление международных полетов и негативно влияет на экономику украинского государства.

Литература:

1. Воздушный кодекс Украины // Ведомости Верховной Рады Украины от 19.05.2011, № 3393-VI
2. Положение об использовании воздушного пространства Украины,

утвержденное Кабинетом Министров Украины от 29.03.2002 № 401 // Официальный вестник Украины.– 2002.- №14.

3. Конвенция о международной гражданской авиации// Официальный вестник Украины.– 2004 – №40.– 195 с.

УДК:656.7.073:34Б.1(043.1)

Якимів Н.В.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирєва В.П., к.ю.н., доцент

ПОРУШЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Перевезення вантажів визнається господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, транспортування продукції трубопроводами, водними або, що стоєть нашого випадку, повітряними шляхами.

В Україні повітряні перевезення здійснюються у відповідності до вимог Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року), а також норм Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Повітряного кодексу України. Вони регулюються Наказом Міністерства Інфраструктури № 793 від 14.10.2003 року "Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів" (зареєстровано у Мінюсті України 07.11.03 р. за № 1023/8344), Наказом Міністерства Інфраструктури № 568 від 25.07.03 р. "Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу" (зареєстровано у Мінюсті України 29.08.03 р. за № 755/8076) та іншими нормативними актами, та загальних положень про перевезення і правил перевезення та надання послуг.

Запровадження для авіаційних підприємств статусу національного повітряного перевізника передбачає створення умов для поліпшення транспортних зв'язків України з іншими державами та підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіапідприємств на міжнародному ринку транспортних послуг.

Проте, не все так легко і досконало як здається на перший погляд. Як і раніше існує багато проблем що стосуються саме перевезення вантажів чи пасажирів авіатранспорту. Насамперед, наші співвітчиз-

ники та іноземці відмовляються користуватись державними авіалініями для перевезень чи польотів через неналежний технічний та зовнішній стан повітряних суден. Загублений багаж чи неналежний стан вантажу після перевезення стали основними факторами негативного ставлення до авіаперевезень. Хоча це ще не найгірший факт, найгірше те, що відповідальність за договором за неналежне виконання зобов'язань з перевезення вантажу чи пасажирів понести нікому.

Згідно із ст. 193 Господарського кодексу України, суб'єкти господарювання та інші учасники господарських відносин повинні виконувати господарські зобов'язання належним чином відповідно до закону, інших правових актів, договору, а за відсутності конкретних вимог щодо виконання зобов'язання – відповідно до вимог, що їх звичайно ставлять в певних умовах[1].

Перевізник, вантажовідправник несуть відповідальність, яка може виражатися у відшкодуванні збитків та (або) оплаті штрафних санкцій. Проте, на сьогодні, аеропорту та компанії з перевезення намагаюся якнайнепомітніше обійти Господарський кодекс, Цивільний кодекс у яких прописується відповідальність за порушення правового регулювання перевезення вантажів та саме авіаперевезень.

При виконанні повітряних перевезень перевізник та аеропорт зобов'язані дотримуватись загальних правил повітряних перевезень пасажирів, вантажу, багажу і пошти, а також нормативів якості обслуговування пасажирів і клієнтури, встановлених центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту. Це правило встановлене ч.1 ст. 62 Повітряного кодексу України[2].

І якби саме ця норма Повітряного кодексу виконувалась беззаперечно та опосередковано, можна було б гарантувати зайнятість наших вітчизняних авіаліній, щодо перевезення вантажів та пасажирів на належному рівні, розвиток сучасної системи повітряних суден та надання авіаційним підприємствам статусу національного повітряного перевізника, що передбачає створення умов для поліпшення транспортних зв'язків України з іншими державами.

Література:

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року // Відомості Верховної Ради України.– 2003.– №18, №19-20, №21-22.– Ст.1
2. Повітряний кодекс України від 04 квітня 1993 року// Відомості Верховної Ради України.– 1993.– № 18.– Ст.128.