

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 перевезення, 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.

11 вересня 2001 року – це дата відродження авіатероризму. Саме в цей день терористи продемонстрували світові новий рівень терористичного акту та вразливість системи захисту цивільної авіації. Всесвітній торговий центр у Нью-Йорку був повністю знищений за допомогою цивільної авіації. Після цього нищівного удару світ заговорив про глобальний рівень тероризму.

В зарубіжних законодавствах існують досить різноманітні та не схожі між собою положення та терміни, які не передбачені міжнародно-правовими актами. Це перешкоджає консолідації сил в боротьбі проти тероризму, бо в законодавстві однієї країни йдеться про угон повітряного судна, а в законодавстві інших – це незаконне захоплення повітряного судна або ці поняття – складові тероризму.

При дослідженні даної проблематики, в доктринах та законодавствах зарубіжних країн, зустрічається термін "скайджекінг" [4]. Це поняття, яке охоплює визначення таких терористичних актів як "повітряне піратство", "незаконне захоплення повітряного судна", "тероризм в повітрі", "угон повітряних суден" та ін., нині його можна ототожнити з авіа тероризмом [3].

Розглядаючи проблему створення міжнародної системи боротьби з авіатероризмом потрібно детально проаналізувати норми вже існуючих конвенцій у сфері захисту авіації та створити якісно нову Єдину конвенцію боротьби з тероризмом у цивільній авіації. Норми цієї конвенції мають містити дієві правові засоби протидії тероризму, що будуть чітко регламентувати основні поняття і сприяти механізму впровадження даних норм в національних законодавствах, бо тероризм на глобальному рівні – це перш за все наслідок виникнення прогалин в правовій боротьбі на рівні національних правових систем. Тому так необхідно створити незалежний орган для перевірки дотримання норм конвенцій.

На сьогодні важливим органом реагування на порушення безпеки в цивільній авіації, у тому числі тероризм, є Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), яка створена згідно з положеннями Чиказької конвенції про міжнародну авіацію 1944 р. [2]. Реакцією на спалах тероризму в світі стала Резолюція Ради ІКАО у 1969 р., відповідно до якої було створено Комітет по незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації. Важливою подією стало створення постійної Групи експертів з авіаційної безпеки у 1987 році, яка працює над розробкою правил для надання допомоги країнам у запровадженні заходів щодо припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Основою для діяльності ІКАО є міжнародне співробітництво, задля чого у вересні 2005 року був створений Сектор співробітництва і розвитку у сфері авіаційної

безпеки, завданням якого є надання допомоги відповідно до нових технологій та програм фінансування авіаційної безпеки.

Слід зауважити, що на шляху боротьби з терористичними актами у цивільній авіації тривалий час стає важлива перешкода – неувважність та недбалість працівників аеропорту. Це свідчить про неусвідомлення ними важливості дотримання вимог інструкцій, правову неспроможність державної системи розпочати ідейну боротьбу з тероризмом.

Наведені твердження мають пряме відношення і до безпеки української цивільної авіації, оскільки Україна має великий авіаційний потенціал і приймає активну участь у міжнародно-правовому співробітництві в боротьбі з тероризмом в цивільній авіації, зокрема є учасницею Гаазької конвенції з 21.02.1972 р, Монреальської – з 26.01.1973 р, Токійської з 29.05.1988 р. [2].

Україна – єдина країна не член НАТО, котра приєдналася до програми Альянсу для обміну інформацією про повітряну обстановку та повітряний рух, яка направлена на боротьбу з міжнародним тероризмом та захист повітряного простору Європи.

Отже, авіатероризм – це глобальна проблема сьогодення та майбутнього, що загрожує світовій безпеці. Міжнародно-правова боротьба з тероризмом в цивільній авіації стала одним із напрямків міжнародної політики, а правова боротьба на національному рівні – завданням кожної авіаційної держави [1].

Для протидії тероризму в цивільній авіації можна запропонувати такі заходи:

- всі авіаційні держави мають визначити боротьбу з авіатероризмом пріоритетним напрямком державної політики та розробляти й впроваджувати нові правові засоби протидії, шляхом консолідації сил з іншими державами-учасниками міжнародних конвенцій;

- переглянути, проаналізувати вже існуючі конвенції у сфері безпеки цивільної авіації та створити Єдину конвенцію боротьби з тероризмом у цивільній авіації;

- проаналізувати основні правові фактори глобалізації авіаційного тероризму:

- правова незахищеність інформаційного простору; відсутність суспільної ідеології протидії тероризму; дуалізм правової моралі суспільства.

- обмінюватися досвідом підготовки кваліфікованого персоналу в сфері авіаційної безпеки, запровадити програму підготовки фахівців з міжнародного повітряного права.

Знищити авіатероризм дуже складно, але ведення ефективної право-

вої боротьби та об'єднання зусиль науковців для вирішення цієї проблеми дозволить знизити ризик виникнення терактів та підвищити рівень безпеки цивільної авіації.

Література:

1. Буткевич В.Г., Мицик В.В., Задорожний О.В. Міжнародне публічне право/ В.Г.Буткевич/ – К.: Либідь 2002.– 463 с.
2. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики/ Ю.Н.Малеев – М.: МО, - 1986.- 195 с.
3. Рижий В.И. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации – квазимеждународные правонарушения // Вестн. Киев, ун-та. Сер. Международ. Отношения и Международ. право.– 1982.– Вып.15.
4. Национальная и глобальная безопасность. Терроризм в мегаполисе: оценка угроз и защищенности./ под. общ. ред. Дворкина.В.З. Москва, – 2002.– С.12-13.

УДК: 656.091:656.7(043.2)

Гула Ю.В.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Корчак Н.М., к.ю.н., доцент

ЛІЦЕНЗУВАННЯ ТА СЕРТИФІКАЦІЯ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

Державне регулювання господарської діяльності у літературі визначається як діяльність держави в особі компетентних органів по регулюванню розвитку економіки у відповідності з потребами суспільства на основі поєднання загальнодержавних, компетентних та приватних інтересів учасників ринкового обігу [1, с.72].

Державне регулювання здійснюється у різноманітних формах, серед яких використовується планування, управління, нормативне регулювання, контроль.

Ліцензування є одним із форм державного регулювання. Так ліцензіатом може бути суб'єкт господарювання, який отримав ліцензію на певний вид господарської діяльності, а ліцензування, законодавцем визначається як видача, переоформлення та анулювання ліцензій, видача дублікатів ліцензій, ведення ліцензійних справ та ліцензійних реєстрів,

контроль за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов, видача розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов, а також розпоряджень про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування [3, ст.1].

Надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом є видом господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню та експлуатації, та здійснюється суб'єктами, які мають статус експлуатанта.

Щодо визначення самого терміну експлуатанта, слід керуватися нормами Повітряного кодексу України. Так відповідно до ст. 1 під ним можуть розуміти особи, організація або підприємство, що експлуатує повітряні судна або пропонує свої послуги в галузі [2, ст.1].

Головним методом, вдаючись до якого, держава забезпечує необхідний контроль за діяльністю експлуатанта, є сертифікація експлуатанта. У наказі затвердженого головою Державіаслужби, сертифікація експлуатанта визначається як офіційна процедура щодо перевірки здатності експлуатанта забезпечити відповідність установленим вимогам з забезпечення безпеки авіації.

Оперативне регулювання діяльності експлуатантів здійснюється шляхом видання експлуатаційних директив, тобто повітряним суднам, які знаходяться у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України та не обладнані певними штатними приладами авіагоризонтів, виконуючи авіаційні роботи заборонено [4, п.4.1.4.].

Проведення сертифікації та нагляд за діяльністю експлуатантів здійснює Державна служба України яка, зокрема, має право припинити або анулювати чинність сертифіката експлуатанта.

Контроль за додержанням вимог законодавства у сфері ліцензування здійснюється плановими та позаплановими перевітками спеціально уповноваженим органом з питань ліцензування, таким органом є Державіаслужба України.

За законом України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності", встановлено правове регулювання господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, відповідно до ліцензійних умов. До цих умов відносяться і спеціальні акти, зокрема, спільний наказ Держкомпідприємництва та МТУ від 26.11.01 р. "Про ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом", Спільний наказ Держкомпідприємництва та МТУ від 26.11.01р. "Про ліцензійні умови провадження господарської діяльності з виконання авіаційно-хімічних робіт" та Спільний наказ Держкомпідприємництва та МТУ від