

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, імпорту (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,

– технічне регулювання вимог до авіаційної техніки та наземної інфраструктури;

– правове регулювання вимог до авіаційного персоналу щодо рівня їх кваліфікації, досвіду роботи та стану здоров'я, тощо.

Оскільки діяльність авіаційного транспорту відрізняється чи не в найбільшому застосуванні єдиних міжнародних вимог, процеси правового регулювання одночасно відбуваються як на міжнародному, так і на національному рівнях.

Робота, направлена на адаптацію національних нормативно-правових актів до європейських стандартів, проходить дуже повільними темпами. Ситуація, яка склалася з нормативно-правовим забезпеченням діяльності авіаційних підприємств в Україні, значно впливає на рівень забезпечення безпеки польотів, який і так є не досить високим.

Провідні вітчизняні авіаційні перевізники не достатньо відповідають сучасним вимогам світового авіаційного співтовариства, наслідком чого є низька конкурентоспроможність наших компаній на ринку авіаційних перевезень в Україні та світі. Так, система нагляду за безпекою польотів в Україні не визнана на міжнародному рівні, за умов негайного "відкриття неба" українські перевізники не готові на рівних конкурувати з іноземними авіакомпаніями, які збільшують свою присутність на ринку країни. Жорсткого правового регулювання потребують відносини у сфері підготовки авіаційного персоналу. Діючий Повітряний кодекс України, неспроможний врегулювати відносини між суб'єктами авіаційної галузі в сучасних економічних умовах. Нормативно-правові акти розроблені на основі Повітряного кодексу України значно краще справляються з задачею регулювання відносин в авіаційній галузі, але також мають певні вади, які в свою чергу гальмують процеси розвитку авіації в Україні. [3]

За останні 3 – 4 роки поступово розпочався процес адаптації українського законодавства у сфері авіаційної галузі до європейських стандартів. Українська авіаційна влада спільно з експертами Європейського контролю (ЄК) розробили паспорт проекту "Забезпечення безпеки польотів в Україні", початок реалізації якого розпочато з січня 2007 року та який став першим проектом в Україні, що реалізовуватиметься у рамках технічної та експертної допомоги за програмою Європейського Союзу "TWINNING".

Отже, першочерговим завданням на цьому шляху є внесення змін до Повітряного Кодексу України, яким повинно бути врегульовані питання, пов'язані з професійною підготовкою персоналу, забезпеченням організації та виконанням польотів, забезпеченням льотної придатності

повітряних суден, формуванням корпоративної культури експлуатанта. Передусім, це встановлення норм і правил на рівні сучасних вимог Міжнародної організації цивільної авіації.

Література:

1. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. // Відомості Верховної Ради.– 2003.– №18, № 119-20.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради.– 2011.– № 48-49.– ст. 536.
3. Безпека авіації / [В. П. Бабак, В. П. Харченко, В. О. Максимов та ін.] ; за ред. В. П. Бабака.– К.: Техніка, 2004.– 584 с.
4. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20.02.2003 р. // Відомості Верховної Ради.– 2003.– № 55.– ст. 421.

УДК 65.011.3:629.73 (043.2)

Підпригора М.С.,
студентка,

Юридичний інститут,

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

ОЦІНКА СТУПЕНЯ РИЗИКУ ВІД ПРОВАДЖЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Цивільна авіація – це авіація, яка використовується для задоволення потреб економіки і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, а також для виконання польотів у приватних цілях.

Вона задовольняє потреби держави і громадян у перевезенні пасажирів, багажу, вантажів і пошти; виконанні авіаційних робіт в різних галузях економіки (сільському господарстві, будівництві, для охорони лісів, обслуговування експедицій, тощо); наданні медичної допомоги населенню і проведення санітарних заходів; експериментальних і науково-дослідних роботах; навчальних, культурно-просвітніх і спортивних заходах; пошуково-рятувальних і аварійно-рятувальних роботах; наданні допомоги у разі стихійних лих.

Державне управління цивільною авіацією здійснюється через Державну авіаційну адміністрацію України (далі – Державіаслужба).

Державіаслужба є спеціально уповноваженим центральним органом