

це юридичне, судове визнання боржника банкрутом, а тому за своїм змістом не може бути синонімом попереднім термінів.

В сучасному законодавстві наводиться п'ять основних ознак неплатоспроможності боржника, як то характер грошових зобов'язань, базовий розмір грошових вимог, безспірність вимог, строк несплати та наявність документів, що підтверджують несплату грошових вимог. Ці ознаки неплатоспроможності та банкрутства властиві і авіаційним підприємствам, оскільки вони також є суб'єктами господарської діяльності.

Розгляд справи про банкрутство такого особливого суб'єкта, як авіаційне підприємство вимагає особливого підходу в силу того, що такі підприємства є стратегічно важливими в сучасній економіці. Порушення провадження у справі про банкрутство повинно бути виваженим, оскільки, в першу чергу може зачіпати інтереси держави, яка повинна відстоювати загальносуспільні пріоритети розвитку авіаційної галузі. Але відомо, якщо підприємство не може задовольнити свою платоспроможність – настає банкрутство.

Банкрутство безпосередньо державних авіаційних підприємств України, можна прослідкувати існування певних схем банкрутства державних підприємств з метою отримання вигод (повітряні лінії, дешева авіатехніка, місце на ринку авіаперевезень та інше) приватними фінансовими структурами.

На даний час багато потужних у минулому державних авіаційних підприємств збанкрутіли або знаходяться у процесі банкрутства чи санації, наприклад: ВАТ "Авіакомпанія "Дніпро-авіа" (зафіксовано борг авіакомпанії перед кредиторами); ВАТ "Авіакомпанія "Одеські авіалінії" (визнано банкрутом); ВАТ "Авіакомпанія "Авіалінії України" (визнано банкрутом).

На нашу думку, для уникнення такого явища як банкрутство, варто застосовувати наступні заходи:

- надання пільг по податках;
- списання боргів перед державною податковою адміністрацією (при укладанні мирової угоди з кредиторами);
- розстрочка боргу перед державою;
- включення підприємств в Програму розвитку внутрішнього ринку;
- згода на передачу житлового та соціального фонду підприємств в комунальну власність;

- підготовка та перепідготовка кадрів за рахунок державного бюджету.

Отже, можна зазначити, що банкрутство настає, коли боржник не вжив заходів для погашення своїх грошових зобов'язань. Такі незадовільні результати, як відомо, є однією із підстав порушення справи про банкрутство. Таким чином, обставини, що стверджують про неплатоспроможність боржника, і є підставою для кредитора звернутися до господарського суду з метою порушення у справі про банкрутство.

Література

1. Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом: Закон України від 14.05.1992 року // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – №31. – Ст. 440.

2. Козирева В.П. Поняття та ознаки банкрутства / В.П. Козирева, Гаврилішин А.П. // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія "Юридичний Вісник "Повітряне і космічне право" – №4 (13). – 2009. – К. : Видавництво Національного авіаційного університету "НАУ-друк", 2009. – С. 96

УДК 351.814.3 (043.2)

Денисенко Ю.М.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

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

ЩОДО БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

Проблема безпеки польотів, незважаючи на стрімкий науково-технічний прогрес у галузі авіаційної техніки, набула в наш час значної гостроти. Ситуація в авіаційній транспортній сфері продовжує залишатися складною. Питання забезпечення безпеки польотів залишилися і залишатимуться актуальними, поки експлуатуються літальні апарати будь-якого призначення, зокрема, це стосується повітряних суден цивільної авіації.

Безпеку польотів слід розглядати як одну з найважливіших характеристик, що показує ступінь стійкості соціальних взаємозв'язків, що визначає загальнолюдську цінність і значимість суспільних відносин. Поняття "безпека", в буквальному розумінні, означає "відсутність небезпеки".

У Повітряному кодексі України чітко визначено, що безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної, економічної та інформаційної безпеки. Чинне законодавство також містить визначення "безпеки польотів" як стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятого рівня [1], а у Положенні про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті "безпека польотів" визначається як комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей [2].

Обидва наведені визначення є вірними і по-різному відображають суть одного і того ж явища. Головне, що їх об'єднує – підтримка стабільного стану функціонування авіаційної галузі, тобто ліквідації потенційних і реальних загроз заподіяння шкоди елементам авіаційно-транспортної системи, діючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах і перевезеннях.

З метою забезпечення безпеки польотів, надійності експлуатації повітряних суден та їх технічного обслуговування експлуатант повітряних суден та організація з технічного обслуговування повинні мати на постійній основі більше 50 відсотків авіаційного персоналу для виконання льотної експлуатації повітряних суден та їх технічного обслуговування відповідно.

З метою забезпечення безпеки польотів, надійності експлуатації повітряних суден та забезпечення безперебійної роботи транспортної системи України в частині транспортних повітряних перевезень експлуатант комерційної авіації повинен забезпечити фінансову спроможність у відповідності до авіаційних правил України та експлуатацію не менше двох повітряних суден.

Безпеку польотів на авіаційному транспорті доцільно визначати як стан захищеності елементів (суб'єктів) авіаційно-транспортної системи, діючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях, при якому забезпечується своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та по-

тенційних загроз безпеці польотів, а при їх наявності або виникненні виключається можливість заподіяння шкоди від них. Ефективність функціонування системи забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті є неможливою без її належного, в першу чергу, правового забезпечення.

Отже, логічно, щоб ці та інші питання були конкретизовані у спеціальному законодавчому акті ? Законі України "Про безпеку польотів на авіаційному транспорті". За юридичною формою пропонується саме закон, беручи до уваги, що в ньому бажано зосередити правові норми, які були б спрямовані на забезпечення основної мети національної транспортної політики України в авіаційній сфері.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
2. Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.11.2005 р. № 895 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/803/2004>.

УДК 656.078.8:656.7.072 (043.2)

Загарук С. М.,
студентка,

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

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ КОНКУРЕНТНОЗДАТНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ УКРАЇНИ

Розвиток останніх процесів глобалізації та лібералізації в галузі міжнародних повітряних перевезень внесли свої корективи в питання конкуренції на повітряному транспорті. Так, переважна більшість авіаційних держав, на сьогоднішній день, вже мають національне законодавство стосовно конкурентної політики. В ос-