

**Білько О. П.**, асистент,  
Національний університет ДПС України, м. Ірпінь, Україна  
**Гайдар В. О.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ НА УМОВАХ УГОДИ З ЄС**

На сьогодні Україна має досить розвинений цикл авіаційної діяльності, який включає в себе здійснення проектування авіаційних двигунів і літаків, їх експлуатацію, обслуговування. Але існують проблеми, пов'язані із здійсненням державою регулювання господарської діяльності у сфері авіації, що стосуються суб'єктів господарювання та безпеки польотів.

Дослідженням даної теми займалися такі науковці, як Л. Л. Кінашук, І. В. Жалоба, І. А. Піддубний та Н. М. Корчак. В цілому ж дана тема є відкритою для наукового дослідження.

Важливою проблемою в галузі цивільної авіації є те, що держава повинна здійснювати реальні антимонопольні заходи щодо припинення недобросовісної конкуренції у галузі цивільної авіації, як це передбачено у статті 10 Господарського кодексу України [1]. Фактично державні органи, що здійснюють регулювання в сфері авіації намагаються втручатися в господарську діяльність суб'єктів авіаційної діяльності, зокрема авіаперевізників. А це все призводить до зростання не що іншого, як корупції.

Нині практика Європейського Союзу полягає у вільному наданні доступу до ринку повітряних перевезень у межах регіону. Тому Україні необхідно бути готовою вносити до своїх двосторонніх угод з країнами-членами ЄС необхідні зміни, які будуть розглядатися як необхідні умови для вступу.

На даний час в Україні працюють авіаційні підприємства різних форм власності, що передбачені статтею 63 Господарського кодексу України, а саме: закриті та відкриті акціонерні товариства (авіакомпанії та інші підприємства), державні та комунальні підприємства (в основному аеропорти) та приватні підприємства (агентства з продажу авіаційних перевезень) [1]. Господарський кодекс України в частині 2 статті 12 передбачає ряд засобів, за допомогою яких здійснюється регулювання, а саме: ліцензування, патентування, квотування, сертифікація та стандартизація, регулювання цін і тарифів та інше [1]. Важливим є те, що останнім часом зростає тенденція здійснення державного регулювання переважно через процес ліцензування чи квотування всіх суб'єктів цивільної авіації, а процес сертифікації висувається на другий план. Але ж

сертифікація має бути важливішим процесом, ніж ліцензування. Сертифікація здійснюється з метою підтвердження відповідності якості продукції (робіт чи послуг) відповідним національним чи міжнародним стандартам. Усі повітряні судна, що використовуються в Україні, повинні проходити обов'язкову сертифікацію. Крім повітряних суден, виготовлених в Україні, сертифікаті підлягають імпортовані повітряні судна. Сертифікат може бути виданий, а судно допущене до експлуатації, якщо буде встановлено, що воно відповідає національним вимогам держави-виготовлювача та додатковим технічним умовам України в частині льотної придатності і тим самим забезпечує відповідність типу повітряного судна, що імпортується в Україну [2, с. 234]. Ліцензування – це лише документ, який засвідчує право суб'єкта господарювання на здійснення зазначеному в ньому виду діяльності протягом визначеного строку. Тому виготовлення продукції, надання послуг чи виконання робіт не завжди може відповідати певним стандартам, навіть якщо певний суб'єкт буде мати ліцензію. Тому, це є важливою проблемою в даний час, а особливо в сфері авіації, адже дуже часто ми, дивлячись новини, звертаємо увагу на велику кількість авіаційних катастроф, коли через несправність літаків гинуть люди.

Що стосується наступної проблеми – безпеки польотів, то для провадження ефективної системи управління безпекою польотів держава законодавчо забезпечує функціонування системи обов'язкових повідомлень про авіаційні події, інциденти, особливі ситуації та системи добровільних повідомлень авіаційного персоналу про небезпечні фактори для безпеки польотів та забезпечує конфіденційність джерел цієї інформації. Основним елементом ефективного управління безпекою польотів є система державного нагляду за дотриманням суб'єктами авіаційної діяльності авіаційних правил та процедур. Для підвищення ефективності наглядової діяльності передбачається створення відповідного структурного підрозділу з безпеки польотів у складі Державіаслужба. В умовах функціонування системи управління безпекою польотів Державіаслужба здійснює контроль за ефективністю функціонування системи управління безпекою польотів шляхом моніторингу показників рівня безпеки польотів суб'єктів авіаційної діяльності. Впровадження системи управління якістю польотів, як засвідчує досвід найбільш небезпечних авіаційних компаній світу, дозволить значно підвищити рівень якості та безпеки польотів [3]. Перед Державіаслужбою постає завдання забезпечити впровадження всіма суб'єктами авіаційної діяльності системи управління якістю польотів.

Отже, державне регулювання господарської діяльності в сфері цивільної авіації має важливе значення для забезпечення стабільного розвитку економіки країни. Сьогодні державний контроль та нагляд за безпекою цивільної авіації, організацію розроблення нормативно-правової

бази для регулювання діяльності у галузі цивільної авіації, а також сприяння провадженню зовнішньо-економічної і міжнародно-правової діяльності цивільної авіації здійснює Державна авіаційна служба, Положення якої затверджено Указом Президента України від 6 квітня 2011 р. № 398/2011 «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України».

Крім того, Україна повинна довести, що вона буде виконувати вимоги ЄС у сфері безпеки польотів, що зараз зроблено не всіма країнами ЄС. Що стосується, зокрема, України й Молдови, Європейська Комісія буде проводити моніторинг їхнього подальшого розвитку в законодавчій, економічній та індустріальній сферах в авіаційній галузі в контексті їхньої інтеграції до пан-європейських авіаційних структур для надання конкретних пропозицій.

#### *Література*

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, № 19, № 20, № 21-22. – Ст. 144.
2. Транспортне право України: підруч. / М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишневецька та ін.; за ред. М. Л. Шелухіна. – К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2008. – 896 с.
3. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Указ Президента України від 6 квітня 2011 р. № 398/2011 // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 398.

УДК 346.14

**Гаврилішин А. П.**, к.ю.н., доцент,  
Національний університет ДПС України, м. Ірпінь, Україна  
**Дяченко О. А.**, студентка,  
Київський університет права НАН України, м. Київ, Україна

### **ГОСПОДАРСЬКЕ ЗАКОНОДАВСТВО В РАМКАХ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ УКРАЇНИ З ЄС**

Розвиток українського господарського законодавства неможливий без використання теоретичного надбання європейського господарського права, яке сконцентрувало в собі інтелектуальний потенціал, традиції континентального права у врегулюванні економікою.

Одним із напрямів оптимізації правового регулювання економічних відносин і дерегулювання є визначення меж державного втручання в господарську діяльність.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС є без перебільшення найбільш масштабним пакетом домовленостей в історії незалежної України. Економічна частина Угоди тією чи іншою мірою охоплює