

grown rapidly and reached a difference of 60 units in 2015. Thus, the index of economic freedom of Ukraine is low compared to neighboring Poland, and the constituents we consider in this article, which form it, tend to deteriorate [6].

Taking into account that the credit-investment activity of the bank is a phenomenon quite complex and multifaceted, the limits of which with the increasing tendency to universalization, diversification of structural and organizational forms of functioning of the banking system, aggravation of competition in the sphere of banking services are constantly expanding, acquiring new quality ones. Therefore, an investment banking product in terms of the economic content of operations should provide for a combination of active and passive transactions, be incompatible with operations of a speculative nature, organically combine elements of uniqueness and versatility, ability to modify forms of implementation in accordance with the transformation of requirements and parameters of the credit and investment market.

Literature

1. Про банки і банківську діяльність. Закон України від 7 грудня 2000 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2121-14>.

2. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12>.

3. Кльоба Л.Л. Вдосконалення управління банківської інвестиційної діяльності. *Вісник НБУ*. 2011. № 5. С. 51 – 53.

4. Козюк В.В. Експансія кредиту в системі макрофінансових дисбалансів. *Фінанси України*. 2010. № 1. С. 54 – 61.

5. Пересада А.А., Майорова Т.В. Управління банківськими інвестиціями: монографія. Київ: КНЕУ, 2005. 388 с.

6. Владимирська Н.І. Теоретичні аспекти та особливості інвестиційної діяльності в Україні. *Економічні інновації*. Випуск № 60. Книга III. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/>

УДК 347.82(043.2)

Мамедова Самира Хошбахт кызы, к.ю.н.,
Национальная академия авиации Азербайджана, Баку, Азербайджан

НЕКОТОРЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

В целях совершенствования и модернизации авиационного законодательства в государстве, Президентом Азербайджанской Республики был принят указ №756 (27.06.2019) о подготовке нового проекта Закона «Об авиации». В связи с этим были представлены

некоторые изменения и нововведения в данный проект, касающиеся отдельных статей закона. Так, были предложены новые понятия отдельных терминов и положений закона:

1. Вертолет – воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми двигателем вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

2. Безопасность полетов – состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушного судна или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

3. Полетное время вертолетов – это период времени с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения лопастей несущих винтов.

4. Ответственность физических и юридических лиц – физические и юридические лица должны выполнять требования безопасности полетов и авиационной безопасности [1].

5. Беспилотный летательный аппарат – летательный аппарат, выполняющий полет без пилота (экипажа) на борту и управляемый в полете автоматически и/или оператором с пункта управления.

6. Государство регистрации – это государство, в реестр которого занесено воздушное судно. Государство регистрации несет ответственность за обеспечение безопасности полетов ВС. Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.

Командир воздушного судна должен: нести ответственность за безопасную эксплуатацию воздушного судна в полете, за безопасность и благополучие всех пассажиров и членов экипажа, а также за сохранность перевозимого груза; иметь право управлять воздушным судном во время командования и поддержания дисциплины всеми лицами на борту; нести ответственность за соблюдение всех соответствующих требований настоящего Закона, а также положений и правил, принятых в соответствии с настоящим Законом, а также предписанных международных стандартов и рекомендуемой практики [2].

В случае аварийной ситуации, возникающей в полете, командир воздушного судна может нарушать положения настоящего Закона или положений и правил, принятых в соответствии с настоящим Законом. Нарушение любого предписанного требования допускается только в том случае, если командир воздушного судна уверен в том, что: чрезвычайная ситуация связана с опасностью для жизни или имущества; а также степень нарушения предписанного требования распространяется только на то, что необходимо для устранения чрезвычайной ситуации; а также нет других

разумных средств для уменьшения, предотвращения или оказания помощи в чрезвычайной ситуации; степень опасности, связанной с выполнением предписанного требования, явно больше, чем степень опасности, связанной с его отклонением.

Когда чрезвычайная ситуация (не являющаяся чрезвычайной ситуацией, возникающей в полете) требует срочной перевозки людей, медицинских или других предметов снабжения для защиты жизни или имущества, командир или эксплуатант воздушного судна могут нарушать положения настоящего Закона, а также нормы или правила, принятые в соответствии с настоящим Законом.

В тех случаях, когда в любой аварийной ситуации командир воздушного судна нарушает настоящий Закон или положения правила, принятые в соответствии с настоящим Законом, командир воздушного судна, должен немедленно уведомить соответствующую службу управления воздушным движением о своих действиях; а также как можно скорее уведомить соответствующий орган исполнительной власти о своих действиях и обстоятельствах аварийной ситуации, и, если об этом попросит соответствующий орган исполнительной власти, представить письменный отчет о своих действиях [3].

Таким образом, каждое лицо, являющееся участником авиационной системы (которое выполняет какие-либо функции, связанные с авиационной деятельностью), должно иметь соответствующие документы, все необходимые квалификации и иные документы, подтверждающие полномочия данного лица на осуществление им авиационной деятельности. Каждый участник авиационной системы должен соблюдать настоящий Закон, соответствующие правила или положения, принятые в соответствии с настоящим Законом, а также предписанные международные стандарты и рекомендуемую практику.

Литература

1. Закон Азербайджанской Республики «Об авиации» от 24 июня 2005 г. URL: https://www.caa.gov.az/index.php?option=com_k2&view=item&id=94:law-of-the-republic-of-azerbaijan-on-aviation&Itemid=173&lang=ru

2. О международной гражданской авиации: Конвенция ИКАО от 7 декабря 1944 г. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU44K19R.html

3. Об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок: Конвенция ИКАО от 12 октября 1929 г. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181