

І позиція законодавця щодо погодження обмеження на ввезення адміністрацією морських портів з власниками (користувачами) морських терміналів і портовими операторами має в собі ризики, адже на практиці можливі випадки коли такого погодження не відбудеться з будь-якої причини, що у свою чергу, призведе до негативних наслідків. На наш погляд, якщо законодавець наділяє адміністрацію морських портів певними повноваженнями з організації роботи порту, то більш доцільним було б вести мову не про погодження, а про повідомлення власників (користувачів) щодо існування окремих обмежень на ввезення на певний термін.

Слід відзначати і таку проблему галузі, як відсутність фахівців належного рівня щодо укладання договорів, підготовки конкурсів та інших питань, що стосуються концесії в портах. Це розуміють і у Міністерстві інфраструктури, яке зосередилося на підготовці відповідних фахівців з вивченням досвіду Англії, Бельгії, Голландії та інших країн [6].

Отже, ще до набуття чинності, Закон "Про порти" викликає необхідність доопрацювання та підготовки до введення його в дію як з боку держави, так і з боку суб'єктів господарювання.

Література

1. Про морські порти: Закон України від 17 травня 2012 р. // Урядовий кур'єр.– 27.06.2012.– № 114.
2. А. Скоробогатов. Порты и терминалы: перезагрузка возможностей [Електронний ресурс] // Режим доступа: <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=1688#more-1688>
3. А. Кифак, А. Волков. Как компенсировать инвестиции в стратегические объекты портов. //Журнал: Порты Украины.– 2012.– № 7.– С. 64 – 65.
4. Сергей Горчаков "Закон о портах: радоваться рано" [Електронний ресурс] // Режим доступа: http://www.business.ua/blogs/transport/gor4akov_blog/961/
5. "Нибулон" заявляет, что Закон "Про морские порты" дискриминирует терминалы вне существующих государственных морских портов [Електронний ресурс] // Режим доступа: http://www.maritimebusiness-news.com.ua/news/analytics_and_comments/2012/06/08/16805.html
6. Украинцев учили внедрять концессии в портах. [Електронний ресурс] // Режим доступа: <http://telegraf.com.ua/ukraine/obshhestvo/ukraintsev-uchili-vnedryat-kontsessii-v-portah.html>

ОСОБЛИВОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ АСОЦІАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ (IATA)

Проводячи дослідження найвагоміших та найвпливовіших світових авіаційних організацій обов'язковим є розгляд діяльності тих, що визначають більшість правил, процедур, рекомендацій у цивільній авіації. Однією з них звичайно є Міжнародна Асоціація Повітряного Транспорту (IATA).

Метою дослідження є висвітлення особливостей діяльності IATA, визначення її цілей та ролі на глобальному рівні, її практичну значимість та взаємовідносини з Україною.

Міжнародна неурядова організація IATA була заснована відразу після заснування Міжнародної Організації Цивільної Авіації (ІКАО), а саме у квітні 1945 р. на Міжнародній конференції у Гавані (Куба). Тобто вона розпочала своє існування з самих ранніх етапів розвитку цивільної авіації у тісній взаємодії з головною організацією ІКАО.

Основними цілями IATA є сприяння розвитку безпечного, регулярного та економічного повітряного транспорту, заохочення комерційної діяльності авіапідприємств, підтримка заходів, спрямованих на поліпшення економічних результатів їхньої діяльності та вивчення пов'язаних з цим проблем, розробка заходів для розвитку співробітництва між авіапідприємствами, які прямо чи непрямо беруть участь у міжнародних повітряних сполученнях, розвиток співробітництва з ІКАО та іншими міжнародними організаціями [2, с.59].

Цікавим фактом є те, що не кожна авіакомпанія має право дійсного членства. Тому що, дійсне членство можливе тільки для перевізників на регулярній основі і лише під прапором держави, що є членом ІКАО. Отже такі авіапідприємства можуть бути лише асоційованими членами.

Практична діяльність IATA виявляється у розробці рекомендацій з рівня, побудови та правил застосування тарифів на авіап перевезення пасажирів, багажу та вантажів, затверджує єдині правила авіап перевезень, докладно регламентує порядок користування пільгами та знижками тарифів, виробляє загальні стандарти обслуговування та поширення економічного та технічного досвіду експлуатації авіаліній, а також через свій спеціальний розрахунковий орган (клірингову палату) здійснює фінансові розрахунки між авіакомпаніями-членами IATA [2, с.66].

Значимість IATA у глобальному розумінні у тому, що вона здійснює розробку та прийняття єдиних правил авіап перевезень, рекомендацій з принципів побудови тарифів та визначення їх рівня на всіх лініях, що експлуатуються авіакомпаніями членами IATA, вироблення загальних стандартів обслуговування пасажирів і вантажів, уніфікації умов міжнародних повітряних перевезень.

Лише IATA та ІФАЛПА (Міжнародна Федерація Асоціація Лінійних Пілотів) є організаціями глобального рівня, які володіють статусом постійного спостерігача в Аеронавігаційній комісії ІКАО. Це означає, що IATA розглядає пропозиції про зміну Додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію і рекомендує їх Раді ІКАО для прийняття; засновує технічні підкомісії, в яких може бути представлено будь-яку Договірну державу, якщо вона того забажає; консулює Раду щодо збору і передачі Договірним державам усіх відомостей, які вона визнає необхідними і корисними для розвитку аеронавігації.

Торкаючись питання взаємовідносин IATA з Україною в першу чергу треба взяти до уваги Меморандум про наміри між Державною авіаційною адміністрацією Міністерства транспорту та зв'язку України та міжнародною Асоціацією Повітряного Транспорту від 11.06.2010 р. Метою цього Меморандуму є співробітництво його сторін у сферах: безпека польотів, авіаційна безпека, технології перевезень, аеропортова інфраструктура, аеронавігаційне обслуговування, наземне обслуговування, навчання авіаційних спеціалістів. Тим не менш, ст. 8 Меморандуму вказує, що він не є міжнародним договором та не створює для його сторін юридичних прав та зобов'язань [1]. В принципі це є логічним, оскільки це неурядова організація, яка займається в першу чергу комерційними питаннями діяльності авіакомпаній. Але водночас, усі прийняті постанови чи резолюції IATA обов'язкові для її членів та агентів. Вбачається, що рекомендації IATA приймаються досить уважно, оскільки при їх прийнятті як "обов'язкові", уряд будь-якої країни може подати юридично вмотивоване заперечення і вони можуть бути відхилені. Правила та резолюції IATA з питань тарифів зазвичай є імперативними, що дозволяє керувати конкурентоздатність своїх членів-авіапервізників.

Членом IATA є і українські авіакомпанії "Міжнародні авіалінії України" та "АероСвіт". Але 10 січня 2013 р. IATA повідомила авіапервізника "АероСвіт" про те, що змушена інструктувати регіональні системи взаєморозрахунків BSP IATA (Billing and Settlement Plan – система яка забезпечує продаж пасажирських авіап перевезень акредитованими агентами IATA у всьому світі) про призупинення розрахунків агентів з продажу

авіап перевезень з авіакомпанією [3]. Це означає, що мережа продажу квитків авіакомпанії "АероСвіт" призупинена у всьому світі, звичайно крім самих авіакас компанії. Важливість системи взаєморозрахунків, яка дозволяє спростити процес оформлення авіаквитків, підготовку звітів про продаж і проведення взаєморозрахунків між агентами і авіакомпаніями за надані послуги, полягає у тому, що наслідком такого виключення авіакомпанія буде змушена скорочувати кількість своїх рейсів.

Отже проведений аналіз дозволяє зробити висновки, що діяльність IATA спрямована на регулювання конкурентоздатності своїх членів-авіапервізників і на глобальному рівні несе суттєві переваги.

На наше переконання, важливим для кожної великої авіакомпанії-лідера бути членом IATA, оскільки виконання міжнародних регулярних авіап перевезень без участі в цій міжнародній неурядовій авіаційній організації не буде мати подальших перспектив комерційного розвитку. Тобто, якщо авіакомпанія не буде членом цієї міжнародної організації, то не стане лідером.

Література

1. Меморандум про наміри між Державною авіаційною адміністрацією Міністерства транспорту та зв'язку України та міжнародною Асоціацією Повітряного Транспорту від 11.06.2010 р. // Відомості Міністерства транспорту та зв'язку України від 2010 – 2010р., № 15, стор. 6.
2. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту: в 4 т. Т.2.Авіаційний транспорт: Навчальний посібник / За ред. А.М. Редзюка.– К.: ДП "ДержавтотрансНДІпроект", 2009.– 200с.
3. Інформаційне Агенство "УНІАН" [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://economics.unian.net/rus/detail/153179>.

УДК 346:656.2 (043.2)

Клепікова О.В.,
к.ю.н., доцент,

Київський національний університет ім. Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

РОЛЬ МОДЕЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА В ПРОЦЕСІ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАХОДІВ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ

Здійснення авіаційної діяльності, як різновиду транспортної діяльності, завжди пов'язується із заходами безпеки. Зазначимо, що роль та завдання авіаційного транспорту з'ясовуються шляхом звернення до основних заходів безпеки авіації, що знайшли закріплення в законодавстві