

Література

1. Юречко О. В. Екологічні санкції за забруднення довкілля в Україні / О.В. Юречко // Науковий вісник. – Вип. 15.6; М-во освіти України, УкрДЛТУ. – Львів, 2005. – С. 360-366.

2. Герасименко Я. Деякі проблеми юридичної відповідальності за порушення законодавства про природно-заповідний фонд України / Я. Герасименко // Вісник Академії правових наук України. – 2010. – № 1. – С. 272-280.

3. Корнєєв Ю. В. Юридична відповідальність за екологічні правопорушення / Ю. В. Корнєєв, М. В. Садовський // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2015. – № 1. – С. 13-17.

УДК 347.823.21(477)(043.2)

Шиладжян Л. К., студент,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Армаш Н.О., д.ю.н., доцент

ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ У ГОСПОДАРЮВАННІ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ

Сучасний стан розвитку ринку авіаційних перевезень зумовлений низкою проблем, що пов'язані у тому числі з незадовільним станом наземного обслуговування в аеропортах України. Одним із головних факторів цього є відсутність або недостатність розвитку конкуренції та ефективного конкурентного середовища, що, своєю чергою, негативно впливає на ефективність функціонування та розвиток ринку наземного обслуговування [3, с.117].

Переважна більшість аеропортів займає монопольне (домінуюче) становище на різних ринках. Прояви зловживання монопольним (домінуючим) становищем і неефективність відповідних механізмів державного регулювання ведуть до зростання витрат на наземне обслуговування в аеропортах і низької якості обслуговування, що завдає збитків споживачам авіапослуг, підриває прибуткову базу діяльності основної виробничої ланки галузі – авіаперевізників.

Це може призводити, наприклад, до необґрунтованого підвищення зборів і платежів, що викликає зростання вартості здійснення польотів і тарифів, зниження якості обслуговування із-за відсутності угод про рівень обслуговування, недолік прозорості відносно зборів і стягуваних платежів, напруженість у відносинах між постачальниками обслуговування і його користувачами. Тому діяльність аеропортів, безпосередньо пов'язана з повітряним рухом, підлягає вдосконаленню детальної регламентації держави (тарифи, інвестиції, прибутковість) [2, с. 220].

Більшість великих міжнародних аеропортів за кордоном управляються

або національними відомствами цивільної авіації, або заснованими державою спеціалізованими автономними органами управління, що діють на основі господарської і комерційної самостійності. Управління аеропортами на національному рівні не може створити такої ж дієвої мотивації в ефективній експлуатації аеропортів, яка, наприклад, об'єктивно властива їх власникам в особі місцевих органів влади або приватних корпорацій.

Останніми роками все більша кількість країн знаходять доцільним передавати управління аеропортами автономним органам, що засновуються з цією метою. У Західній Європі, наприклад, до теперішнього часу більшість країн здійснюють управління міжнародними аеропортами через такі органи. Важливим завданням повноважних органів цивільної авіації стало регулювання економіки аеропортів і аеронавігаційного обслуговування. Як наслідок, мало місце поступове виникнення глобальної галузі – управління аеропортами.

Світова практика свідчить про те, що у різних країнах проблема регулювання та управління аеропортами вирішується по-різному і у будь-якої економічно розвиненої держави є своя стратегія відносно розвитку ринку наземного обслуговування, яка відбивається в законодавчому і нормативно-правовому регулюванні, але є і деякі загальні тенденції. В деяких країнах в частині наземного обслуговування в аеропортах, нормативно-правове регулювання припускає надання недискримінаційного доступу до послуг паливно-заправного комплексу аеропортів. У частині інших видів наземного обслуговування обмеження доступу не регулюється, розвиток конкуренції нормативно не стимулюється. Відбувається тільки вирішення питань конкуренції за фактом порушення антимонопольного законодавства [2, с. 221].

Окремі країни з розвиненою економікою пішли по іншому шляху. У таких країнах законодавство і нормативно-правова база стимулюють розвиток конкуренції в наземному обслуговуванні аеропортів.

Наземне обслуговування в аеропортах – це суть основної діяльності бізнесу аеропорту, те, з чим передусім стикаються основні клієнти аеропортів – авіакомпанії і пасажери. Від того, як організовано наземне обслуговування залежить не лише сприйняття і задоволеність обслуговуванням, але і бізнес-показники, економічні і фінансові результати. У окремих країнах наземне обслуговування робиться самим аеропортом. В економічно розвинених країнах в абсолютній більшості усі послуги з наземного обслуговування надаються незалежними спеціалізованими операторами. При цьому, успіх лібералізації повітряного транспорту підкріплюється заходами із забезпечення недискримінаційного доступу до аеропортового обслуговування. Наприклад, робота декількох паливнозаправних компаній в одному аеропорту є світовою практикою [4, с. 397-398].

Таким чином, право володіння і управління аеропортами і

аеронавігаційними службами може бути передано приватному сектору, але загальна відповідальність за надання обслуговування у відповідності до Конвенції і Стандартами і Рекомендованою практикою (SARPS) залишається за державою.

Література

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18-22. – Ст. 344.

2. Кузьменко Л.Г. Регулювання діяльності аеропортів: світовий досвід / Л.Г. Кузьменко // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – Вип. 121 (Ч. II). – 2014. – С. 209-226.

3. Павелко В.Ю. Конкуренція як фактор розвитку ринку наземного обслуговування в аеропортах України / В.Ю. Павелко // Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. – Вип. 4-1 (04) / 2016. – С. 117-121.

4. Павелко В.Ю. Розвиток неавіаційної діяльності аеропортів / В.Ю. Павелко // Глобальні та національні проблеми економіки. – Вип. 17. – 2017. – С. 397-399.

УДК 504:629.7(043.2)

Шмідт Б. В., студент,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Юлдашев С.О., д.ю.н.

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ

Актуальність теми зумовлена тим, що в умовах глобального світу роль цивільної авіації в економіці сучасних країн неухильно зростає, але із збільшенням обсягів авіаперевезень, площ оброблюваних з літаків сільськогосподарських угідь, інтенсивності процесів експлуатації авіаційної техніки прийшло розуміння того, що така техніка суттєво впливає на зростання забруднень навколишнього природного середовища.

Відповідно до ч. 1 ст. 50 Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25.06.1991 р. № 1264-ХІІ [2] «екологічна безпека – це такий стан навколишнього середовища, коли гарантується запобігання погіршення екологічної ситуації та здоров'я людини».

Проблема забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації, незважаючи на свою нормативну прогнозованість, не стає менш актуальною.

Поняття екологічної безпеки цивільної авіації тісно пов'язане з конституційним правом людини на безпечне для життя і здоров'я довкілля (ст. 50 Конституції України). Водночас у законодавстві України та діяльності міжнародних організацій цій проблемі не приділено належної