

5. Науково-практичний коментар до Цивільного кодексу України: у 2 т. / За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. – [2-е вид, перероб. і доп.]. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – Т. II. – С. 1077.

6. Оніщенко О. В. Деякі питання правового регулювання суб'єктного складу спадкового договору / О. В. Оніщенко // Юриспруденція. Теорія і практика. – 2007. – № 10. – С. 3.

7. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар / За ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. – К.: Істина, 2004. – С. 874.

8. Ромовська З. Проблеми спадкового договору / З. В. Ромовська // Юридична практика. – 2003. – № 44 (306). – С. 16.

9. Луць В. В., Гриняк А. Б. Окремі питання спадкового договору в цивільному праві України / В. В. Луць, А. Б. Гриняк / Юридична Україна. – № 9. – 2009. – С. 34, 35.

УДК 342.95:347.82:368.032.2 (043.2)

Заєць О. М., к.ю.н., доцент,
Одеський державний університет внутрішніх справ, м. Одеса

НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ РИЗИКІВ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

Україна як член Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) і держава реєстрації цивільних повітряних суден, держава розробника та виробника авіаційної техніки, держава експлуатанта взяла на себе зобов'язання забезпечувати безпеку цивільної авіації [1]. Забезпечення безпеки цивільної авіації – комплексний процес, який передбачає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання (авіаційну безпеку) та захист навколишнього середовища від шкідливого впливу з боку авіації (екологічну безпеку).

Важливою складовою вітчизняної державної політики щодо забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації є її нормативно-правове забезпечення. Так, основу правового регулювання даної сфери державного управління складають:

- Повітряний кодекс України;
- Закон України «Про транспорт»;
- Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті»;
- Указ Президента України «Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації», із змінами, внесеними згідно з Указом Президента від 16.08.2004 за № 912/2004;

➤ Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» [2; 3; 4].

Негативний вплив на безпеку цивільної авіації в Україні здійснюють:

➤ відсутність економічної стабільності, сталого зростання виробництва, неплатоспроможність фінансових установ та дефіцит фінансових ресурсів;

➤ значна взаємна заборгованість, накопичення неплатежів і збитковість більшості підприємств;

➤ неповна і фрагментарна законодавча база, відсутність державних преференцій на ринку цивільної авіації, неефективний контроль з боку держави, прояви монополізму;

➤ високий рівень інфляції, внаслідок чого здійснення довгострокових (накопичувальних) видів страхування в національній валюті неможливе;

➤ слабкий розвиток фондового ринку, що не дає змоги використовувати цінних паперів як категорії активів для захищеного розміщення страхових резервів;

➤ відсутність вторинного ринку страхових послуг, механізмів ефективної взаємодії банківського та страхового сектора економіки, низький рівень розвитку допоміжної інфраструктури страхового ринку;

➤ неналежний рівень інформації про стан і можливості страхового ринку, довіри населення до страхування.

Серйозну загрозу нормальному функціонуванню страхового ринку також становить тенденція до монополізації страхового ринку в інтересах окремих міністерств, фінансово-промислових груп або місцевих адміністрацій.

Найшвидші темпи прогнозуються для розвитку майнового страхування та страхування відповідальності. Зростання попиту на страхові послуги, активна державна підтримка страхування, розвиток інфраструктури ринку страхування сприятиме підвищенню інвестиційного потенціалу страхового ринку за рахунок збільшення розміру страхових резервів.

Результати дослідження потенціалу підприємств авіаційної промисловості свідчать про цілком можливе збільшення обсягів розроблення та виробництва авіаційної техніки, зокрема за такими напрямками, як літакобудування (регіональні пасажирські та транспортні літаки), авіаційне двигунобудування, авіаційне агрегатобудування, бортове радіоелектронне обладнання, орієнтоване на використання супутникових систем зв'язку, навігації та спостереження, надлегкі та легкі літальні апарати, вертольотобудування, безпілотні літальні апарати.

Разом з тим зниження науково-технічного та технологічного потенціалу авіаційної промисловості, зростання відставання України у цій галузі від

розвинутих іноземних держав, неефективність механізмів стимулювання інноваційної діяльності, критичне становище основних виробничих фондів підприємств і структури їх кадрового потенціалу, низька конкурентоспроможність продукції вітчизняної авіаційної промисловості викликають потребу в негайному розв'язанні господарсько-правових, організаційних, фінансових, економічних та інших проблем її функціонування та розвитку.

При цьому необхідно забезпечити:

- фінансування та здійснення заходів, зазначених у Державній комплексній програмі розвитку авіаційної промисловості;
- здійснення структурних перетворень авіаційної промисловості шляхом акціонування, створення об'єднань на корпоративній основі.

Структурні перетворення повинні здійснюватися шляхом приватизації підприємств авіаційної промисловості з урахуванням особливостей галузі та збереженням державного впливу на прийняття стратегічних рішень. Такий підхід дасть змогу залучити позабюджетні кошти для фінансування реформування вітчизняної авіаційної промисловості (інвестиції стратегічних інвесторів) і значно скоротити витрачання бюджетних коштів на розвиток галузі.

Підсумовуючи, зазначимо, щодо основних напрямків реформування державної політики забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації доцільно віднести:

Удосконалення системи державного управління цивільною авіацією шляхом:

- корегування державної політики з питань забезпечення безпеки польотів;
- впровадження кожним суб'єктом авіаційної діяльності прийнятних рівнів безпеки польотів;
- управління ризиками в галузі цивільної авіації;
- впровадження європейських стандартів щодо виконання та забезпечення польотів.

Удосконалення системи розслідування авіаційних подій шляхом:

- розроблення нормативно-правових актів щодо розслідування та запобігання авіаційним страховим подіям;
- створення інформаційного забезпечення системи управління страховими ризиками безпеки польотів.

Значення цивільної авіації, з огляду на розвиток суспільних відносин у всіх сферах, у перспективі буде тільки зростати. Таким чином, теоретичні розробки за даним напрямом наукового пошуку матимуть важливе значення.

Література

1. Tracеса Civil Aviation Safety and Security. – Офіційний веб-сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.tracесacivilaviation.org/>
2. Повітряний кодекс України від 11 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
3. Про страхування: Закон України від 07 березня 1996 р. № 85/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua>
4. Про приєднання до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: Закон України від 17 грудня 2008 р. № 685-VI // Голос України. – 2009. – 15 січня. – № 4. – С. 4-5.
5. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 № 1535 // Офіційний вісник України. – 2002. – 01 листопада. – № 42. – С. 157.
6. 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 № 895 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua>
7. Цивільна авіація України. Державна авіаційна адміністрація Міністерства транспорту України. – Офіційний веб-сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukraviatrans.gov.ua/>

УДК 346.2(477)(043.2)

Козирєва В. П., к.ю.н., доцент

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

ВИКОРИСТАННЯ ПРОЦЕДУРИ БАНКРУТСТВА ДЛЯ ПОГЛИНАННЯ АВІАЦІЙНИХ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Боргові моделі поглинання (скуповування боргів або «організація» нових зобов'язань із наступним придбанням активів авіаційного підприємства) є достатньо поширеними способами встановлення контролю над підприємствами різних організаційно-правових форм як приватної, так і державної (комунальної) форм власності. У 2010-2014 рр. зазначений спосіб поглинання набув особливої актуальності у зв'язку з нестабільними економічними відносинами.

Розглянемо детальніше окремі особливості зазначеного способу поглинання у загальному порядку, що стосується суб'єктів авіаційної галузі. Статтею 1 Закону України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» (далі – Закон) встановлено поняття банкрутства. Керуючись нормами зазначеного Закону, суд може звільнити