

діяльності важко назвати оптимальним. Воно потребує подальшого вдосконалення.

Запропоновано, враховуючи надзвичайну суспільно-економічну, зокрема в інноваційному та зовнішньоекономічному контекстах значущість літакобудівної галузі, створити окремий орган державної виконавчої влади в системі Кабінету Міністрів України для забезпечення системного та постійного впливу держави на розвиток галузі.

Література

1. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні: Закон України від 8 вересня 2011 р. № 3715-VI // Відомості Верховної Ради України – 2011. – № 77. – Ст. 14.

2. Бронова Ю. Г. Сучасний стан господарсько-правового забезпечення розвитку літакобудування в Україні / Ю. Г. Бронова // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2012. – № 8 – С. 165-174.

3. Про розвиток літакобудівної промисловості в Україні: Закон України від 12 липня 2001 р. № 2660-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 50. – Ст. 261.

4. Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього виробництва: постанова Кабінету Міністрів України від 12 вересня 2011 р. № 1130 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 86. – Ст. 3139.

5. Бронова Ю. Г. Формування господарсько-правового механізму літакобудівної діяльності в Україні / Ю. Г. Бронова // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2011. – № 2 (5) – С. 215-224.

УДК 346.7:629.73(477)(043.2)

Кравченко Д. М., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет,
Науковий керівник: Козирєва В. П., к.ю.н., доцент

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Діяльність у сфері цивільної авіації здійснюється шляхом перевезень пасажирів, вантажу, цим займаються різні державні, колективні, приватні підприємства та організації, громадяни і товариства. Управлінських об'єктами в сфері авіаційного транспорту є: різна наземна інфраструктура, аеропорти, служба аеронавігації – обслуговування повітряних суден в повітряному просторі України, авіакомпанії, тобто експлуатанти, екіпажі

повітряних суден [2].

Особливості створення і діяльності суб'єктів у сфері авіаційного транспорту визначають, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Повітряний кодекс України, Закон України «Про господарські товариства» та інші нормативно-правові акти, які виконують регулювання суб'єктів авіатранспорту [4, с. 64].

Одним із головних регулюючих документів світової авіації є Чиказька Конвенція, яка була прийнята державами – засновниками ІКАО – International Civil Aviation Organization (Міжнародна організація цивільної авіації) в грудні 1944 року. Цей документ є найголовнішим засновницьким документом, свого роду «Конституцією» для діяльності всіх авіаційних країн. Ця Конвенція містить в собі найголовніші принципи та засади діяльності авіаційних влад кожної країни-учасниці, принципи діяльності авіакомпаній, аеропортів, всіх учасників ринку авіаперевезень. Всі інші різноманітні міжнародні документи, що застосовуються на міжнародній діяльності авіаційного транспорту, тільки доповнюють Положення Чикагської Конвенції, конкретизують окремі її пункти та статті, надають роз'яснення для однозначного її трактування та тлумачення всіма членами світового авіаційного співтовариства.

Сучасна авіація України потребує модернізованішої системи правового регулювання, яка здійснюється різними шляхами та напрямками. Одним з таких напрямків є правове регулювання фінансово-господарської діяльності авіаційних підприємств, регулювання взаємовідносин між суб'єктами авіаційної діяльності, правове регулювання вимог до авіаційного персоналу щодо їх рівня кваліфікації, досвіду роботи, та багато іншого [5, с. 18].

Протягом останніх 10 років поступово розпочався процес адаптації українського законодавства у сфері авіаційної галузі до європейських стандартів. Законодавча влада України спільно з експертами Європейського контролю (ЄК) розробили паспорт проекту, щодо розвитку цивільної авіації «Забезпечення безпеки польотів в Україні», реалізація якого поклала свій початок із січня 2007 року. Цей проект став одним з перших в Україні, що реалізовуватиметься у рамках технічної та експертної допомоги за програмою Європейського Союзу «TWINNING», та дав поштовх для початку розвитку цивільної авіації у європеїзованому напрямку.

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності,

що забезпечують роботу авіаційного транспорту [3, с. 216].

Взагалі транспорт – це одна з найважливіших галузей суспільного виробництва. Він покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Розвиток і вдосконалення транспорту взагалі, а, зокрема, й авіаційного, здійснюється відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою [1].

Враховуючи задекларований курс України на інтеграцію до Європейського Союзу, пріоритетним повинно стати впровадження заходів по розвитку діяльності у сфері цивільної авіації та адаптації нормативно-правової і законодавчої бази авіаційного транспорту України до відповідності стандартам ЄС.

Література

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. – К.: Парлам. вид-во, 1996. – Ст. 89.

2. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18. – Ст. 43.

3. Федоров Л. С. Управління і регулювання на транспорті / Л. С. Федоров, Т. В. Федіна. – М.: ГУУ. – 2001. – 231 с.

4. Коростей В. Система правового регулювання господарювання: реалізація і перспективи / В. Коростей // Право України. – 2007. – № 4. – С. 80.

5. Битяк О. Ю. Господарсько-правове забезпечення енергетичної політики держави та особливості окремих її напрямів / О. Ю. Битяк // Вісн. Акад. прав. наук України. – 2009. – № 2. – С. 327.

УДК 346:629.73 (043.2)

Кунц І. С., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирева В. П., к.ю.н., доцент

ПРАВОВІ НАСЛІДКИ ВИЗНАННЯ БАНКРУТОМ СУБ'ЄКТА АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Згідно із Законом України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» термін «банкрутство» визначається, як визнана господарським судом неспроможність боржника відновити свою платоспроможність за допомогою процедур санації та мирової угоди і погасити грошові вимоги кредиторів не інакше як через застосування ліквідаційної процедури [1].