

Хекало О.І., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирева В.П., к.ю.н., доцент

ДО ПРОБЛЕМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ УКРАЇНСЬКОГО РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У сучасних умовах глобалізації основних процесів суспільної та економічної життєдіяльності людства можливість швидкого пересування людей та вантажів на далекі відстані в різні, включаючи найбільш важкодоступні, місця світу робить ринок авіаційних перевезень одним із найперспективніших та найдинамічніших транспортних ринків.

В Україні потенціал розвитку ринку авіаційних перевезень є надзвичайно високим. Це обумовлено наявністю великої чисельності населення, його стрімкою урбанізацією, значною кількістю великих міст, а також вигідним географічним розташуванням України на перехресті транзитних шляхів між Сходом та Заходом. Використання цього потенціалу збільшуватиметься в умовах відновлення економічного зростання, а також поступового підвищення платоспроможного попиту населення, його запитів на авіаперельоти у справах бізнесу та туризму.

Стабілізувати ситуацію на ринку авіаперевезень стало можливим насамперед завдяки активній маркетинговій політиці українських авіакомпаній (відкриттю нових маршрутів, збільшенню частот), активізації чартерних перевезень, подальшій модернізації та оновленню парку повітряних суден, а також розвитку мережі послуг українськими авіаперевізниками. Майбутній розвиток ринку авіаційних перевезень в Україні значною мірою залежатиме від ефективності державного регулювання, правовою основою якого є Повітряний кодекс України, Закони України «Про природні монополії», «Про транспорт», «Про ліцензування видів господарської діяльності» та ін. Важливою складовою державної політики також є удосконалення нормативно-правової бази у напрямку приведення її у відповідність до сучасних міжнародних вимог, що формуються з боку ЄС, Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ).

Відповідно до статті 5 Повітряного кодексу України державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації здійснюється за такими напрямами:

— здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;

— створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення;

— організація використання повітряного простору України [1].

Зазначені напрями реалізуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації шляхом:

1) розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України;

2) сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності;

3) ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;

4) здійснення постійного нагляду та інспектування дотримання встановлених законодавством, у т.ч. авіаційними правилами України, вимог [3, с. 51].

У рамках зазначених напрямів протягом 2015-2016 рр. затверджено низку важливих регуляторних актів, спрямованих на підвищення ефективності механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень.

Але необхідно звернути увагу на головні недоліки Кодексу, які виділяють фахівці галузі:

— не забезпечено достатню незалежність Державної авіаційної служби від Міністерства;

— незалежність Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами;

— не враховані питання регулювання інших, окрім цивільної та державної, видів авіаційної діяльності;

— не усунуто невідповідність з іншими законодавчими актами; недостатньо уваги приділяється питанням власності тощо [2, с. 73].

Отже, Україна має гармонізувати своє законодавство з базовими *acquis communautaire*, що містять такі блоки:

— спільні європейські правила цивільної авіації (процедури, ліцензії у сфері цивільної авіації);

— управління рухом (ліцензії авіадиспетчерів, спільні заходи щодо розвитку системи нового покоління управління європейським повітряним рухом (SESAR), нормативна база для створення єдиного європейського неба);

— безпека повітряних польотів;

— стандарти техніки безпеки та експлуатації (повідомлення про інциденти у цивільній авіації);

— авіаційна техніка безпеки (повітряні судна третіх країн, які використовують аеропорти ЄС, аварії та інциденти у цивільній авіації,

інформування пасажирів про особливості перевізника і чорний список компаній високого ризику);

— екологічні вимоги (шумовий вплив повітряних суден і викидів CO₂).

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

2. Побоченко Л.М. Ключові проблеми ринку авіаційних перевезень в Україні / Л.М. Побоченко, Ю.Е. Шваюк // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2015. – Вип. 40. – С. 69-75.

3. Родіонов П.Ю. Аналіз діяльності цивільної авіації України за методом М. Портера / П.Ю. Родіонов // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка»: зб. наук. праць. – Острог: Вид-во Нац. ун-ту «Острозька академія», 2013. – Вип. 24. – С. 49-53.

УДК 658.5(043.2)

Хлань В.О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Армаш Н.О., д.ю.н., доцент

БАНКРУТСТВО ЯК ОСОБЛИВИЙ ВИД ПРИПИНЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ

У разі визнання господарським судом підприємства банкрутом порядок утворення і роботи ліквідаційної комісії та умови його ліквідації визначаються, як зазначено, відповідно до Закону України від 30 червня 1999 року «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом».

Згідно ст. 1 Закону, банкрутство – визнана господарським судом неспроможність боржника відновити свою платоспроможність та задовольнити визнані судом вимоги кредиторів не інакше як через застосування ліквідаційної процедури [1].

Черговість задоволення вимог кредиторів у випадку проведення процедури банкрутства виписана у ст. 31 згаданого вище Закону.

1) у першу чергу задовольняються:

— витрати Фонду гарантування вкладів фізичних осіб, що пов'язані з набуттям ним прав кредитора щодо банку, – у розмірі всієї суми відшкодування за вкладами фізичних осіб;

— витрати, пов'язані з провадженням у справі про банкрутство в господарському суді та роботою ліквідаційної комісії, у тому числі:

— витрати на оплату державного мита;