

Жмур Н. В., к.ю.н.,
Степанківська Н. А., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ТРАНСПОРТНИХ РИНКІВ

На авіаційному транспортному ринку за останні десятиліття в характері, структурі й механізмі ринкових відносин відбулися корінні зміни, які обумовлені науково-технічним прогресом, високим рівнем концентрації виробництва й капіталу, появою транснаціональних корпорацій. Своє відбиття ці зміни знайшли у виникненні нових форм і методів конкурентної боротьби, вдосконаленні системи керування авіатранспортним виробництвом, розширенні й ускладненні зв'язків між пропозицією та попитом. Постійний моніторинг тенденцій, що створюються в галузі авіаційних перевезень, дозволяє авіакомпаніям адекватно реагувати на зміни і за необхідності моделювати свою бізнес-модель до ринкових вимог сьогодення, тому визначена тема має не аби яку актуальність.

Питомий вклад в розробку проблем розвитку ринку авіаційних перевезень внесли вітчизняні і закордонні економісти - Афанасьєв В.Г., Городецька Л.О., Жаворонкова Г.В., Загорулько В.М., Костроміна Є.В., Кулаєв Ю.Ф., Полянська Н.Є., Юн Г.Н., Яценко Л.А. та інші.

Світова фінансово-економічна криза здійснила негативний вплив, суттєво знизивши рівень зростання економіки України. Не unikла суттєвого погіршення і галузь надання транспортних послуг, що обумовлено значним скороченням попиту на пасажирські і, особливо, вантажні перевезення. Український ринок транспортних послуг відновлюється дуже повільно, але попит на послуги окремих сегментів транспортного ринку України зростає більш інтенсивно, обумовлюючи зростання відповідних сегментів.

Особливості створення і діяльності суб'єктів у сфері авіаційного транспорту визначають Повітряний кодекс України, Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Закон України «Про господарські товариства», інші нормативно-правові акти.

Головним регулюючим документом для світової авіації є Чикагська Конвенція, що прийнята державами – засновниками ІКАО – International Civil Aviation Organization (Міжнародна організація цивільної авіації) ще в грудні 1944 року. Цей документ є свого роду «Конституцією» для діяльності всіх авіаційних країн. Він встановлює принципи діяльності авіаційних влад кожної країни-учасниці, принципи діяльності авіакомпаній, аеропортів, всіх учасників ринку авіаперевезень. Всі інші

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.

Сучасний стан розвитку авіаційного транспорту України потребує і найсучаснішої системи правового регулювання. Слід зазначити, що процес такого регулювання відбувається за кількома напрямками:

— правове регулювання фінансово-господарської діяльності авіаційних підприємств;

— правове регулювання взаємовідносин між суб'єктами авіаційної діяльності;

— технічне регулювання вимог до авіаційної техніки та наземної інфраструктури;

— правове регулювання вимог до авіаційного персоналу щодо рівня їх кваліфікації, досвіду роботи та стану здоров'я, тощо.

Оскільки діяльність авіаційного транспорту відрізняється чи не в найбільшому застосуванні єдиних міжнародних вимог, процеси правового регулювання одночасно відбуваються як на міжнародному, так і на національному рівнях.

Робота, направлена на адаптацію національних нормативно-правових актів до європейських стандартів, проходить дуже повільними темпами. Ситуація, яка склалася з нормативно-правовим забезпеченням діяльності авіаційних підприємств в Україні, значно впливає на рівень забезпечення безпеки польотів, який і так є не досить високим.

Враховуючи задекларований курс України на інтеграцію до Європейського Союзу, пріоритетним повинно стати впровадження заходів по адаптації нормативно-правової бази авіаційного транспорту України до відповідності стандартам ЄС.

Отже, на нашу думку, першочерговим завданням на цьому шляху є прийняття нової редакції Повітряного Кодексу України, яким повинно бути врегульовані питання, пов'язані з професійною підготовкою персоналу, забезпеченням організації та виконанням польотів, забезпеченням льотної придатності повітряних суден, формуванням корпоративної культури експлуатанта. Передусім, це встановлення норм і правил на рівні сучасних вимог Міжнародної організації цивільної авіації.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Голос України. – 2011. – № 110.

2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 25.05.1999 р. [Електронний ресурс] / Сайт Верховної Ради України. Міжнародні документи. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_594.

3. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним законодавством України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / І. О. Безлюдько. – К., 2005. – 13 с.

UDC 342.6

Kozachok I., Cand. Sc. (Law),
National Aviation University, Kyiv, Ukraine

PROSPECTS FOR STRENGTHENING THE ROLE OF THE STATE TO SAFETY

With the formation of new parameters of global airspace significantly increased the demand for environmental, economic, political and social security of the national airspace of each State using agreed between the States of interaction principles and norms of international and national air law and formation for this purpose appropriate financial, material, industrial, research, labor and other resources.

Among the priority issues - the need for a definition of the state as a subject of national and international air law as a subject to which is assigned the function of the formation and enforcement of all other subjects of national and international law [163, c. 6].

World Civil Aviation Organization every day make important progressive steps towards improvement of safety at both the international and regional levels. [1] Signs of progress are in the 38 session of the ICAO Assembly adopted a new, 19 Annex to the Chicago Convention, which is included in a provision for the safety that were previously mentioned in Annexes 1, 6, 8, 11, 13 and 14. This document is intended to consolidate the law relating to the increase in the state's role in safety management, the development of harmonized standards and provides for the concentration of all the rules and regulations of the legal framework in a joint document.

According to many scientists, the successful entry of Ukraine into the European Union should take further steps on the implementation experience of economically developed countries regarding the organization economically efficient operation of the aviation industry, administrative and legal safety. One of these steps is to prepare airports for work in new conditions [38, c. 5]. For example, in many states completed the restructuring process of airlines release of airports into independent entities and granting them legal status. Given the economic feasibility should, as in these countries to implement appropriate legal mechanisms to transfer the ownership of local communities unprofitable regional airports with the provision of permanent subsidies from local budgets to maintain their established level of suitability for use. Also appropriate is the practice with elimination of airports in the absence of territorial communities of