

повітряному просторі України регламентується Правилами польотів у повітряному просторі України, які поширюються на всіх користувачів повітряного простору України.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
2. Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0146-06>
3. Правила реєстрації аеродромів цивільної авіації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1356-05>
4. Положення про використання повітряного простору України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-2002-%D0%BF>

УДК 347.13:330.322:629.73 (043.2)

Шапенко Л. О., асистент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Здобувши незалежність, Україна успадкувала потужну базу авіаційної галузі, проте за роки самостійного існування нашої держави авіатранспортна інфраструктура не відчула належного бюджетного та позабюджетного фінансування і, як результат, маємо неналежний експлуатаційний стан парку повітряних суден, що й загрожує зниженням інтеграційного потенціалу галузі на шляху долучення до макро- та мікрооб'єднань (Спільний ринок Європи, глобальні та стратегічні альянси авіакомпаній). Тому, погоджуючись із думкою більшості науковців, дослідження яких стосувалися проблем функціонування авіаційного та інших видів транспорту, варто зазначити, що сучасні завдання підвищення конкурентоспроможності авіаційної галузі потребують невідкладного розв'язання, оскільки їх масштабність та складність має визначальне значення для загального розвитку економіки України. А реалізація цих завдань потребує великих інвестицій і складних організаційних рішень [1, с. 160; 2, с. 59-60]. Тобто, на сьогодні гостро постало питання активізації інвестиційно-інноваційної діяльності, як необхідного джерела відновлення основних фондів вітчизняної галузі авіаперевезень.

Для ефективного розвитку цивільної авіації та економіки країни в цілому, а також для забезпечення відтворювального процесу необхідні

постійний притік фінансових ресурсів, збільшення кількості вітчизняних та іноземних інвестицій, їх диверсифікація в авіаційній галузі. Можливість виконання всіх зазначених вимог залежить від розвитку правових засад інвестиційної діяльності та правильної інвестиційної політики держави.

Особливо актуальним у даний час є поглиблене теоретичне дослідження ринкових форм і механізмів інвестиційної діяльності на всіх рівнях. Важливою проблемою виступає теоретичне обґрунтування критеріїв ефективності інвестиційних витрат, взаємозв'язку та взаємозумовленості капітальних вкладень і структурних зрушень, а також визначення пріоритетів у структурі інвестицій в авіаційній галузі та економіці країни. Не меншого значення набуває також дослідження джерел і засобів формування інвестиційних ресурсів у сучасних умовах становлення ринкової економіки в Україні.

Сьогодні держава вже зробила перші кроки щодо визначення цілеспрямованої політики розвитку авіаційної галузі шляхом залучення додаткових інвестицій. Свідченням цього слугує прийняття таких державних програм, як Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, Програма розвитку державної системи використання повітряного простору України на 2010-2014 роки, Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року (далі – Стратегія). В зазначених програмах прямо чи опосередковано йдеться про необхідність залучення, а також захисту вітчизняних та іноземних інвестицій. Так, зокрема, в положеннях Стратегії закріплено норми, якими передбачено скорочення використання бюджетних коштів на розвиток авіаційної галузі за рахунок інвестицій стратегічних інвесторів, розроблення та впровадження системи державного страхування інвестиційно-інноваційних ризиків під час створення нових типів авіаційної техніки, залучення іноземних інвестицій, що дозволить вивести авіаційну промисловість з кризового становища, подолати відставання України у цій галузі від провідних іноземних держав та створити потужний промисловий комплекс [3].

Не зважаючи на розвиток України як правової держави, перешкодами на шляху залучення інвестицій є недостатня нормативно-правова база, а також невідповідність законодавства України у сфері авіації міжнародним та європейським вимогам. Подолати існуючі недоліки можливо шляхом побудови системи державного регулювання та національної нормативної бази; вдосконалення механізмів державного регулювання в авіаційній галузі; адаптації національного законодавства цивільної авіації відповідно до міжнародних вимог, особливо до спільних авіаційних вимог Європейського Союзу; внесення змін у діюче законодавство щодо не

оподаткування доходу від інвестиційної діяльності для залучення інвесторів у галузь повітряних перевезень [2, с. 60].

Вкладення інвестицій здійснюється з метою отримання прибутку чи досягнення іншого соціального ефекту й тісно пов'язане з підприємницькою діяльністю, яка здійснюється на власний ризик і під власну відповідальність підприємця. Тобто, інвестиційна діяльність пов'язана з певним ризиком для інвестора, а отже і обсяг інвестицій як внутрішніх, так і зовнішніх (іноземних) значною мірою залежить від ефективності правових гарантій для інвестора, передбачених законодавством України та міжнародними договорами України, положення яких трансформовані у національне законодавство.

Згідно зі ст. 19 Закону України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 р. № 1560-ХІІ держава гарантує захист інвестицій незалежно від форм власності та джерел інвестування, включаючи й іноземні інвестиції. Усім інвесторам забезпечується рівноправний режим, що виключає застосування заходів дискримінаційного характеру, які могли б перешкоджати управлінню інвестиціями, їхньому використанню та ліквідації.

Правові гарантії захисту інвестиції, в тому числі іноземних, поділяються на: 1) гарантії від зміни законодавства; 2) гарантії від примусових вилучень, а також незаконних дій державних органів і посадових осіб; 3) гарантії відшкодування збитків інвесторам; 4) гарантії у разі припинення інвестиційної діяльності; 5) гарантії використання доходів, прибутків та інших сум, отриманих в результаті інвестування; 6) гарантії судового захисту прав та законних інтересів інвесторів у разі їх порушення будь-якою особою. Також законодавством визначена можливість страхування інвестицій [4, 5].

Як висновок, необхідно зазначити, що на сучасному етапі розвитку нашої держави національний інвестиційний клімат є недостатньо сприятливим для залучення вітчизняних та іноземних інвестицій в авіаційну галузь. Проте суттєвим є спрямованість державної політики на створення загального ефективного правового механізму руху капіталів в незабезпечені сектори економіки та захист (гарантування) інвестицій від впливу різноманітних ризиків.

Література

1. Булгакова Ф. С. Аналіз транспортної системи в сучасному національному господарстві України / Ф. С. Булгакова // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції. – 2013. – № 2. – С. 158-160.

2. Литвиненко Л. Л. Практичні аспекти інвестиційно-інноваційної діяльності авіатранспортних підприємств України / Л. Л. Литвиненко // Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Львів, 19–21 травня 2011 р.). – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2011. – С. 59–60.

3. Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1656-2008-%D1%80>

4. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18 вересня 1991 р. № 1560-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1560-12>

5. Про режим іноземного інвестування: Закон України від 19 березня 1996 р. № 93/96-ВР [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/93/96-%D0%B2%D1%80>

УДК 656.7.071:351.814.263.22 (043.2)

Ярошенко М. В., помічник судді,
Вінницький адміністративний суд, м. Вінниця
Калін В. В., студент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ ОСОБЛИВОГО СТАТУСУ КОМАНДИРА ПОВІТРЯНОГО СУДНА

В умовах глобалізаційних та інтеграційних процесів, а також розвитку авіаційної галузі нашої держави важливим залишається забезпечення безпеки авіації, інтересів держави, національної безпеки та задоволення потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях. До числа суб'єктів в авіатранспортній системі, діяльність яких спрямована на реалізацію зазначених завдань належить екіпаж повітряного судна, в склад якого входять особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салонів [1].

Тобто згідно чинного Повітряного кодексу України (далі – ПК України) одним із суб'єктів, що представляє склад екіпажу повітряного судна, є пілот (командир) повітряного судна, який, враховуючи специфіку діяльності та покладені на нього функції, наділений особливим правовим статусом.

Формування статусу командира повітряного судна має історичні передумови. Так, спираючись на дослідження Н. В. Дараганової, необхідно зазначити, що формування правового статусу командира повітряного судна починається з 1910 року в період початкового розвитку цивільної авіації та