

здібностями і праці, він став видатним керівником, науковцем і людиною з великої літери.

Завдання нинішнього покоління НАУ – докласти максимум зусиль, щоб зберегти і примножити плоди роботи Миколи Лукича, передати їх наступним поколінням.

Література

1. Голего Микола Лукич [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://esu.com.ua/search_articles.

2. Настоящий ректор [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.aviasouz.com/nast_rect.html.

3. Голего Микола Лукич // Професори Національного авіаційного університету (1933-2008). – К.: НАУ, 2008. – С. 80.

4. Діяльність Київського інституту інженерів цивільної авіації (1953-1991) // Національний авіаційний університет (1933-2003): Нариси історії / за ред. В.П. Бабака. – К.: НАУ, 2003. – С. 60-86.

УДК 346.9:629.73 (043.2)

Ширкін В.Т., студент,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Єряшов Є.К., старший викладач

АВІАЦІЙНА ГАЛУЗЬ: ОСОБЛИВОСТІ ПРИВАТНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Державне регулювання діяльності авіації та використання повітряного простору України полягає у визначенні державою завдань, функцій, умов діяльності авіації та використання повітряного простору України, встановленні загальнообов'язкових авіаційних правил, здійсненні державного контролю за їх виконанням та відповідальності за їх порушення. У нормативно-правовому регулюванні авіатранспортної галузі України беруть участь як принципи і норми міжнародного повітряного права, так і норми національного законодавства України: Стандарти, Практики, що рекомендується, і Правила ІКАО; Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору і інших міжурядових угод, прийнятих в області ЦА; національні законодавчі і нормативно-правові норми. Об'єктом державного регулювання в авіатранспортній галузі виступає комплекс економічних відносин авіапідприємства з різними елементами ринкової структури, наприклад, виробниками повітряних суден, лізинговими компаніями,

фінансовими установами, споживачами авіапослуг. Державне регулювання в авіатранспортній галузі може здійснюватися правовими, адміністративними, економічними і спеціальними методами. Під правовими методами державного регулювання необхідно розуміти вплив держави на об'єкти регулювання через розробку відповідних законів, правил перевезень, ратифікації відповідних міжнародних угод. Адміністративні методи державного регулювання проявляються в регулюванні параметрів економічної та виробничої діяльності авіапідприємства, а саме: встановлення нормативів, стандартів, правил перевезень, ліцензування та сертифікації, пряме обмеження комерційних прав та доступ на ринок тощо. Економічні методи направлені на розробку ринкових інструментів впливу на інтереси суб'єктів авіаційного ринку (амортизаційна, митна, податкова політика). Спеціальні методи включають у себе елементи адміністративного і економічного методів. Згідно рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) державне регулювання повітряного транспорту повинно здійснюватися на трьох рівнях: національному, двосторонньому та багатосторонньому.

Державіаслужба є центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації, на який покладається: державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації, сертифікація і реєстрація об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та її ліцензування, забезпечення діяльності об'єднаної цивільно-військової системи використання повітряного простору, регулювання використання повітряного простору і обслуговування повітряного руху, захист авіації України від незаконного втручання в її діяльність; сприяння зовнішньоекономічній і міжнародно-правовій діяльності цивільної авіації, здійснення централізованого управління діяльністю цивільної авіації, забезпечення розвитку цивільної авіації, науковий супровід діяльності авіації. Державний орган, що здійснює управління в сфері авіації, може залучати підприємства, установи, організації для проведення експертиз, перевірок, аналізів під час сертифікації, реєстрації, акредитації, регулює доступ до ринку авіаційних перевезень через Ліцензування повітряних перевезень, яке передбачає видачу ліцензій на здійснення діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом.

Організацію повітряного руху, аеронавігаційне забезпечення польотів, метеорологічне забезпечення діяльності цивільної авіації здійснює Державне підприємство із забезпечення обслуговування повітряного руху України (Украерорух). Для покращення координації

діяльності між цивільними та військовими органами постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 року № 1281 утворена Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху України. З метою урахування вимог Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейського Союзу, Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ), а також змін у нормах українського законодавства, які відбулися за період після уведення в дію Повітряного кодексу України в 2011 році. Кодекс передбачає імплементацію до законодавства України вимог міжнародних організацій, зокрема щодо безпеки аеронавігації та захисту прав пасажирів. Кодекс також містить порядок відшкодування збитків пасажирів від затримання рейсів або зміни маршрутів, умови перетинання державного кордону авіаційними засобами, визначає органи держави, що відповідають за функціонування авіаційного транспорту. Таким чином, можна стверджувати, що Повітряний кодекс України передбачає виконання вимог міжнародних організацій з повітряного транспорту, а саме: Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), а також висновків і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) про необхідність вдосконалення законодавства України за результатами аудиту, проведеного в 2008 р.

Отже, для упровадження в Україні концепції «Єдиного неба» необхідно привести у відповідність із стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизувати всі районні центри управління повітряним рухом, а інтеграція у Спільний авіаційний простір передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства і є одним із пріоритетів розвитку галузі.

Література

1. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 року.

2. Міністерство транспорту та зв'язку України розробило Транспортну стратегію України до 2020 року [Електронний ресурс] / Міністерство транспорту та зв'язку України. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>

3. Марінцева К.В. Класифікація методів державного регулювання міжнародних авіаційних перевезень / К.В. Марінцева // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17.