

По-друге, до теперішнього часу термін "військово-космічна діяльність" юридично не визначений і в міжнародному праві не закріплений. Різноманіття тлумачень цього терміну пояснюється тим, що така діяльність, особливо здійснювана в мирний час може розглядатися як така, що забезпечує інтереси людства (з точки зору підтримки стратегічної стабільності і міжнародної безпеки). В той же час її дестабілізуючі функції здатні вивести міжнародне співтовариство на якісно новий виток перегони з озброєння з усіма негативними воєнно-стратегічними, політичними, техніко-економічними і іншими наслідками.

По-третє, в міжнародному космічному праві відсутня однозначна і вичерпна інтерпретація поняття "Діяльність в мирних цілях". Найбільш поширеним, але юридично-незакріпленим є поняття "Засоби подвійного призначення" (призначені для вирішення в космосі і з космосу як суто мирних, так і військово-прикладних завдань). Таким чином, існуючий режим військово-космічної діяльності, що не кодифікує, ґрунтується на одному з основних принципів міжнародного права - "що не заборонене – те дозволене". І, не зважаючи на це, ВКД можна з тією або іншою мірою умовності розподілити на заборонену, дозволена і необумовлену міжнародним правом.

Положення міжнародного права по контролю над космічними озброєннями і військовою діяльністю в космосі забезпечують хоча і дуже слабкий, але логічно послідовний правовий режим. Багатосторонній міжнародний Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла (1967 р.) і двосторонній (Росія – США) Договір про обмеження систем протиракетної оборони (1972 р.). При цьому питанням першорядної важливості є постійне і сумлінне дотримання існуючих норм "поведінки в космосі", що вимагає періодичної актуалізації цих двох договорів. Сьогодні перший з них в силу появи в космосі систем ядерної, але досить ефективної зброї, багато в чому втрачає свій стримуючий потенціал. Другий – через безповоротний прогрес в області сучасних технологій, по суті, зняв стримуючі начала з перегонів космічних озброєнь в її протиракетному і проти супутниковому варіантах.

Організація Об'єднаних Націй зіграла дуже значну роль в створенні міжнародного режиму контролю над озброєннями, а особливості в тому, що стосується космічного простору. Вона має в розпорядженні систему форумів і процедур, що дозволяють сприяти цій важливій роботі. Тому ж сприяла і більш ніж десятирічна діяльність космічного спецкомітету у рамках конференції з роззброєння.

Проблеми, що виникають із розвитку військово-космічної діяльності стабілізуючого характеру, використання систем зв'язку і управління в глобальному масштабі, розвідка в космосі і з космосу, попередження про потенційно небезпечні ситуації на Землі і в навколоземному просторі, носитимуть переважно політичний і економічний, а не правовий характер. Політичне забарвлення буде пов'язано з ескалацією вимог країн третього світу відносно необмеженого поширення ракетно-космічної техніки і технології, а також інформації, що отримується з супутників (у тому числі і військових) для вирішення своїх внутрішніх (також часто військових) завдань. Економічний аспект військово-космічної діяльності стабілізуючого характеру пов'язаний із загальним скороченням військових витрат і необхідністю вирішення питань самоопукності і конверсії військових виробництв. Таким чином, міжнародно-правового регулювання ВКД стабілізуючої (суто інформаційною) спрямованості в майбутньому чекати не слід. Одним з напрямів військово-космічної діяльності, який може зажадати правового регулювання, є несприятлива антропогенна дія на космічне середовище. Така дія може бути обумовлена причинами як традиційного (зростання масштабів проведення космічних операцій), так і військово-стратегічного характеру (прагнення попередити і запобігти реалізації яких-небудь агресивних намірів в навколоземному космічному просторі).

#### *Література:*

1. Международное право: Учебник / Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. М.: Междунар. отношения, 1994.– 608 с.
2. Куркин Б.А. Международное право: Учебное пособие.– М.: МГИУ, 2008 – 192с.

УДК 35.073.537:656.7(477)(043.2)

**Лабач В.Р.,**  
студентка,

Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ.  
Науковий керівник: Пильгун Н.В., к.ю.н., доцент

### **УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Ефективність діяльності вітчизняного авіаційного транспорту значною мірою залежать від дієвості механізмів, які застосовує держава, ре-

гулюючи відносини в авіаційній галузі. Особливості саме інституційних передумов регулювання національного процесу авіаційної діяльності визначають роль держави, як основного регулятора, здатного безпосередньо впливати на створення конкурентоздатного середовища на ринку авіаційних перевезень і саме основне, на рівень безпеки в авіації. Враховуючи, що транспортна авіаційна галузь України є невід'ємною складовою світової авіаційної транспортної системи, здатність національних авіаційних компаній конкурувати з іноземними авіакомпаніями є основною передумовою створення потужної національної авіаційної галузі. У цій ситуації роль держави полягає не тільки у створенні необхідних інституційних передумов для визначення потенційно конкурентоспроможних авіапідприємств, але і в наданні їм цілеспрямованої допомоги з метою більш повного втілення їхніх переваг на внутрішньому та світовому ринках.

Провідна роль в системі механізмів регулювання повітряного транспорту належить законодавчому процесу, який виконує функції легалізації та формалізації правил авіаційної діяльності, в тому числі і самих механізмів регулювання – ліцензування та сертифікації.

Роль законодавчого процесу, як механізму державного регулювання, постійно зростає. Триває процес побудови системи регулювання повітряного транспорту за новими принципами. Динаміка розвитку відносин на світовому ринку авіаційних перевезень свідчить про необхідність постійно удосконалювати нормативно-правове поле, як на рівні міждержавних відносин, так і на національному рівні. Провідні авіаційні держави світу та країни Євросоюзу поступово відходять від традиційних двосторонніх відносин щодо повітряного сполучення та переходять на ринкові умови лібералізації та "відкритого неба" [2, с.12].

Безумовно, здійснювати реалізацію політики направленої на лібералізацію процесів регулювання неможливо без ефективних правових засобів. Тобто послідовної гнучкої та дієвої системи нормативно-правових актів за своєю якістю здатних ефективно врегульовувати та створювати умови для розвитку продуктивних відносин в авіаційній галузі.

Враховуючи це, при удосконаленні та розробці національної нормативно-правової бази слід звернути увагу на досвід побудови системи правових засобів правового регулювання двох найпотужніших та успішніших учасників міжнародного ринку авіаційних перевезень – Європейського Союзу та Сполучених Штатів Америки.

Порівнявши авіаційне законодавство США та ЄС і авіаційне законодавство України, можна дійти висновку, що ефективної системи право-

вих засобів регулювання діяльності авіаційного транспорту в Україні в повній мірі не створено. Нормативно-правові акти, які на теперішній час регулюють відносини в цивільній авіації України, не створюють між собою єдину узгоджену дієву регулятивно-правову систему. Існуюче авіаційне законодавство України, як складова процесу національного регулювання повітряного транспорту в деяких аспектах є спадком радянських часів та, на жаль, в повній мірі не задовольняє сьогодишніми потребам авіаційної галузі. У законодавстві, яке регулює відносини у сфері функціонування авіаційного транспорту та його безпеки, існують певні зони невизначеності наслідком чого є неспроможність повною мірою здійснювати регулювання діяльності авіаційної галузі в сучасних економічних умовах [3, с.256].

Основою державного регулювання діяльності цивільної авіації України є нормативно-правова база, яка складається з Конституції України, Повітряного кодексу України від 04.05.93 № 3168-ХІІ, інших законодавчих актів, національних нормативно-правових актів, державних та галузевих стандартів, керівних документів із стандартизації, нормативно-правових актів колишнього МЦА СРСР, які не втратили свою актуальність і не суперечать Конституції та чинному законодавству України, чинних для України актів міжнародного повітряного права, документів міжнародних організацій, членом яких є Україна.

Слід звернути увагу на загальні підходи до розуміння процесів гармонізації національного авіаційного законодавства до законодавства Європейського Союзу, а також щодо питань застосування стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). При створенні національної нормативно-правової бази авіаційної галузі необхідно приділяти увагу питанню співвідношення права і економіки, так як економіка впливає на право безпосередньо та опосередкованим шляхом, а саме: через державу, політику, правосвідомість та інше [5, с.256]. Необхідність регулювання економічних відносин в авіаційній галузі породжується економічними потребами. Право виступає як закріплювач сформованих реальних відносин в економіці, забезпечує їхню стабільність, фіксує їх, а також відповідає матеріальним умовам життя у визначених рамках. Воно не може бути вище ніж рівень економічного розвитку суспільства. В умовах трансформації економічної системи в цілому, і зокрема в авіаційній галузі, право може виступати як певний стимулятор розвитку цивілізованих економічних відносин. У той же час, необхідно пам'ятати, що право не може насаджувати ринкові відносини, але може сприяти їх розвитку.

### *Література:*

1. Каламкарян Р.А., Мигачов Ю.І. Міжнародне повітряне право: підручник.– М.: Юрінком Інтер, 2005.– 550 с.
2. Мовчан. А.П. Міжнародне повітряне право.– К., 2001.– 24 с.
3. Бордунов В.Д. Міжнародне повітряне право: підручник.– М: Авіабізнес, 2007.- 464 с.
4. Верещагін О.М. Міжнародне повітряне право: Проблеми міжнародно-правового регулювання повітряних сполучень.- М., 2000.– С. 56-62.
5. Малєєв Ю.М. Міжнародне повітряне право: Питання теорії та практики.- М., 2002.– 215 с.

УДК 378(091)(477)(043.2)

**Мороховець Н.О.,**

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

**Магльована І.І.,**

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

### **ВИДАТНІ ВИПУСКНИКИ НАУ:**

#### **ВНЕСОК В.ЧЕЛОМЕЯ У РОЗВИТОК КОСМОНАВТИКИ**

Витоки університету – в авіаційних курсах, організованих київськими політехніками наприкінці XIX століття, а самостійна історія почалася у 1933 році: Постановою Ради Народних Комісарів СРСР на базі авіаційного факультету Київського політехнічного інституту був заснований Київський авіаційний інститут. У подальшому його назва змінювалася: Київський інститут цивільного повітряного флоту (1947 р.), Київський інститут інженерів цивільної авіації (1965 р.), Київський міжнародний університет цивільної авіації (1994 р.), Національний авіаційний університет (2000 р.). За роки майже 80-річної історії у стінах нашого навчального закладу було підготовлено понад 70000 висококваліфікованих фахівців. Серед них відомі вчені, керівники авіаційних компаній, підприємств, організацій та установ, які забезпечують польоти повітряних суден, їх обслуговування та ремонт, перевезення пасажирів і вантажів.

Одним із найвидатніших випускників нашого університету є Володимир Челомей, який відіграв важливу роль у розвитку вітчизняної авіації та космонавтики. Після закінчення в 1937 році Київського авіаційного інсти-

туту В. Челомей працював викладачем, а з 1941 року – в Центральному інституті авіаційного моторобудування ім. П.І. Баранова, де він створив пульсуючий повітряно-реактивний двигун. Всі заслуги Челомея у створенні космічної оборони СРСР перерахувати важко, їх надто багато.

Його дешеві, а тому і найбільш масові міжконтинентальні ракети УР-100 шахтного базування і їх модернізації стали справжнім ракетним щитом країни. Вони були рідинними, але паливні баки ампулізувалися за спеціальною технологією і ракети могли роками перебувати на бойовому чергуванні.

Володимир Миколайович Челомей увійшов у космонавтику раптово, наче метеор, несподівано спалахнувши успішним стартом потужної ракети "Протон", яка донині становить основу вітчизняного космічного транспортного парку. Фактично саме він заклав основи з усіх напрямків розвитку радянської космічної техніки. Чим би не займався Челомей – все у нього оригінально: крилата ракета, в якій крила розкриваються, найпотужніша ракета-носіє, маневруючий супутник, місткий вантажний корабель, спусковий апарат багаторазового використання.

В. Челомей ще в роки Великої Вітчизняної війни спроектував і провів випробування першої вітчизняної крилатої ракети 10Х. Незадовго до своєї смерті Сталін підписав постанову Радміну про ліквідацію низки оборонних підприємств. Серед них опинилася і фірма Челомея. Її передали КБ Артема Мікояна. Він теж замислив швидко зробити крилату ракету, причому, не мудруючи лукаво. Передбачалося взяти МіГ-15 і замінити в ньому льотчика автоматичною системою. І такі ракети дійсно були створені.

Здавалося, зірка Челомея закотилася, але він не занепадав духом, а зумів зацікавити замовника в особі командування ВМФ своєю новою ідеєю. В останні дні літа 1955 р. Челомею подзвонив Келдиш і сказав: "Прийнято рішення про створення великого підприємства для реалізації ваших пропозицій". Конструктор знову отримав можливість створити свою фірму. Починати ж довелося фактично з нуля. Місце, яке виділили під будівництво конструкторсько-виробничого комплексу, очей не радувало. Покинута територія на околиці підмосковного Реутово. Тим не менш, Челомей взявся за справу чітко, ніби в бурлацькі лямки впрягся. Володимир Миколайович доклав чимало зусиль для створення провідного, навіть за світовими мірками НВО "Машинобудування". В умовах запеклої конкурентної боротьби зі сформованими авіаційними КБ йому вдалося виграти змагання і відкрити дорогу до переозброєння Військово-Морського Флоту країни протикорабельними крилатими ракетами дійсно нового покоління.