

галузь, а й численні дослідницькі установи, фундаментальну науку. Заводи-гіганти, хоча і не є досить ефективними за сучасними стандартами, здатні дати роботу висококваліфікованим робочим та інженерам, які опинилися в наш час перед загрозою втрати кваліфікації. Потенціалом можна вважати і налагоджену кооперацію з партнерами в інших країнах. Не втрачаючи зв'язків з традиційними партнерами необхідно намагатись знайти нових партнерів на заході, адже досвід просування проекту АН-70 свідчить про складнощі самостійного виходу на нові ринки.

Як підсумок, можна говорити про конкурентноздатність авіаційної галузі в Україні – галузі, яка є однією з не багатьох галузей в Україні, які можуть претендувати на високе місце в сучасному світі високих технологій. У теперішній час державна влада України докладає багато зусиль для того, щоб авіаційна галузь країни відповідала світовим стандартам. Для цього потрібен час та фінансова підтримка. Але кожен громадянин України сподівається, що настане час коли ми зможемо пишатися авіацією України, як і здобутками незалежності взагалі.

Література:

1. Савин В. С. Авиация в Украине. Очерки, истории.– Х.: Основа.– 1995.– 87 с.
2. Кирик О.С. Ан-70 суждено летать // Українська Інвестиційна газета.– 2005.– №12 – 30 с.
3. Мараев Р. К. Шаг вперёд, два на месте (Серийное производство авиатехники в Украине сегодня) // Авиация и время.– 2010.– №5 – 40 с.
4. Беляев В. С. Гражданская авиация на рубеже столетий // Авиация и время.– 2011.– №3 – 120 с.
5. Совенко А. С. Ан-7Х и А400М: соперничество продолжается // Авиация и время.– 2011.– № 17 – 75 с.

Гуменюк К.В.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

НАУКОВІ ВЧЕННЯ ПРО ПОВІТРЯНЕ ПРАВО РОСІЇ

Становлення і розвиток повітряного права Росії є наочним відображенням взаємовпливу науково-технічної революції і права. Але його особливістю стала та обставина, що основні ідеї нової галузі були розроблені вченими тоді, коли авіація лише робила перші кроки, а законодавчих актів у сфері повітроплавання практично не було. Однак розуміння важливості правового регулювання в даній сфері було присутнє навіть поза рамками наукових досліджень правознавців. Наприклад, в 1912 році історик повітроплавання К.Є. Вейгелін, висловлюючи надію на перетворення світу в зв'язку з розвитком авіації, зазначав, що "до того ж доведеться, звичайно, відповідними узаконеннями врегулювати, а точніше створити, кодекс повітряного права, який би обумовлював всі складні питання, пов'язані з польотами" [1, с. 438].

Російські науковці звернули особливу увагу на питання використання повітряного простору (повітря) в 1909 році – саме тоді в Санкт-Петербурзі побачила світ невелика книжка В.А. Гольденберга "Повітроплавання і право". В. Гольденберг аналізував погляди зарубіжних вчених з правових аспектів повітроплавання, але набагато ширше їх розкрив дещо пізніше Л.І. Шиф. Великим науковим проривом стала книга Л. І. Шифа "Повітроплавання і право", що вийшла в 1912 році, в якій були висвітлені основні правові проблеми, що виникають в ході розвитку авіації. Відзначаючи перші успіхи повітроплавання і оцінюючи їх як досить скромні, Л. І. Шиф писав, що юридична наука має серйозно підійти до проблем, народжених повітроплаванням, тим більше, що воно зачіпає складну систему надзвичайно важливих державних і приватних інтересів. Л.І. Шиф торкнувся також питання державної юрисдикції у випадку деліктів і угод, укладених на борту повітряного судна. Він вважав, що з точки зору теорії суверенітету, вони підпадають під владу діючих у державі законів, а з точки зору теорії свободи повітря, вони підпадають під юрисдикцію держави реєстрації судна. На думку Л. І. Шифа необхідним було укладення міжнародних угод, які б детально регулювали всі проблемні питання повітроплавання, в тому числі й вищезазначені. Він справедливо вказував, що законодавча влада держави по-

винна створити систему норм, якими б регулювалося національне повітроплавання. Л.І. Шиф писав про контроль над підприємствами і громадянами, які займаються повітроплаванням; дотриманні ними певних вимог для отримання дозволу на польоти; визначенні національності повітряних суден та веденні списку повітряних суден; необхідності правил пересування в повітрі, встановлення повітряних шляхів і заборонених зон, правил попередження зіткнень [2].

Як показує аналіз, російська традиція науки авіаційного (повітряного) права, розпочата у 1909 році, не переривається й до сьогодні. Сьогодні в Росії дослідженням повітряного права займаються такі вчені як В. Д. Бордунов, Б. П. Єлісєєв, С. А. Арістов, А. В. Нерадько, М. И. Смуров, С. С. Юрьев, М. П. Кіреєв, Н. Г. Адамчук, О. І. Аксаментов, В. Г. Афанасьєв, С. Н. Базасєв, Є. М. Балаховський, І. Б. Баканова, А. А. Баталов, Н. В. Ватранян, А. В. Виноградов, М. М. Волков, А. В. Вигодянський, М. М. Гаврюшенко, М. М. Стребков, Н. К. Герасименко, В. Е. Грабарь, В. С. Грязнов, Г. М. Даниленко, Р. Е. Дурткарінов, В. А. Зарзар та інші.

В своїх дослідженнях сучасні російські вчені зосереджують свою увагу на питаннях вдосконалення повітряного законодавства, страхування відповідальності при експлуатації повітряного судна, правового режиму перебування повітряних суден в міжнародних аеропортах, експлуатації міжнародних повітряних ліній, організації міжнародних повітряних перевезень, застосування кримінального права в цивільній авіації, авіаційного страхування, вирішення міждержавних спорів щодо питань цивільної авіації, меж та порядку втручання держави в діяльність авіаперевізників, використання повітряного простору в господарських цілях, порядку державної реєстрації повітряних суден, порядку повітряного перевезення вантажів, регулювання польотів військових суден, безпеки польотів, повітряного тероризму, угону повітряних суден та інших.

Сучасний стан правового регулювання авіаційної галузі в Росії характеризується наявністю багатьох проблем, головними з яких є незавершеність правового регулювання і прогалини в законодавчій базі, недостатня активність у виконанні норм і стандартів Міжнародної організації цивільної авіації, слабе наукове забезпечення нормотворчої діяльності в сфері використання повітряного простору [3, с. 43].

Загалом науково-дослідницька робота російських фахівців в галузі повітряного права направлена на вивчення потреб цивільної авіації, вдосконалення діючого та створення нового законодавства у сфері повітряного права та адаптацію законодавства до потреб сучасності. Го-

ловна мета вчених, що займаються питаннями повітряного права – створити міцну правову базу регулювання польотів з мінімальною кількістю прогалин для підвищення безпеки авіаційного транспорту.

Література:

1. Очерки по истории летного дела/ К.Е. Вейгелин.– Киев: Государственное издательство оборонной промышленности, 1940.– 466 с.// [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://scilib.narod.ru/Avia/Veigelin/Veigelin.htm>
2. Юрьев С.С. Становление и развитие авиационного (воздушного) права в России // Доклад. Вторая научно-практическая конференция по воздушному праву.– Санкт-Петербург, 09.12.2012. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.aerohelp.ru/law/info/2516>
3. Международное воздушное право / В.Д. Бордунов.– Москва: Авиабизнес, Научная книга, 2007.– 464 с.

УДК 341.824:338.47 (0432)

Дейнека Є.М.,

студент,
Інститут інформаційно-діагностичних систем,
Національний авіаційний університет, м. Київ

Дуда В.О.,

студент,
Інститут інформаційно-діагностичних систем,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Собкова В.В., старший викладач

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТУВАННЯ ТА ПОЛЬОТІВ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Повітряний кодекс України (далі – ПК України) регулює діяльність авіації щодо використання повітряного простору з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації, а його чинність поширюється на усіх користувачів повітряного простору України як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування не передбачають іншого (ст. 2). Відповідно до ст. 1 ПК України, Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, який є частиною її території [1].

Цивільна авіація, як складова єдиної транспортної системи, вирішує завдання щодо організації міждержавних транспортних зв'язків, задово-