

тор "Аеросвіту" досі відчувається. До того ж, борг цієї компанії на 1 січня склав 63,507 млн. гривень, на 18 червня – зріс до 74,358 млн.

Далеко не все відновлення пасажиропотоку йде за напрямками, які раніше обслуговувались літаками компанії "Аеросвіт". Зокрема, "Візз Ейр Україна" з липня тільки починає виконувати рейси за напрямками Київ – Софія та Київ – Вільнюс з частотою 2 і 3 рази на тиждень відповідно. Однак активно розвиває й інші напрямки – зокрема, польоти в Кутаїсі з регіональних аеропортів, а також розширює італійський напрямок. Для цього вона в середині березня отримала третій новий літак Airbus A320, а в жовтні 2013 року "Візз Ейр Україна" очікує поставку четвертого повітряного судна Airbus A320 [3].

Як слідує з вищенаведеного, проблем в українських авіакомпаній вистачає. Саме тому, для суттєвого покращення ситуації, українським можновладцям варто вжити невідкладних та дієвих заходів щодо авіаційної безпеки в цивільній авіації організаційного спрямування: забезпечення авіаційної безпеки в аеропортах і на авіаційних підприємствах; проведення сертифікації аеропортів (авіаційних підприємств, організацій), що здійснюють діяльність в галузі забезпечення авіаційної безпеки; впровадження повного огляду членів екіпажів літаків, пасажирів і багажу перед вильотом.

На нашу думку, для подолання вищеназаних проблем та досягнення зазначених результатів, необхідно удосконалити нормативно-правову та матеріально-технічну базу шляхом розробки законодавчих актів України і галузевих нормативних правових документів, що регламентують забезпечення авіаційної безпеки, приведення законодавчих та інших нормативних правових актів у відповідність з основними принципами розвитку системи забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації України з урахуванням стандартів і рекомендацій міжнародного світового співтовариства.

Література

1. Проблеми розвитку авіаційних послуг у цивільній авіації України // Інформаційний портал "Сервіс і технології" [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://avia.biz.ua/content/view/2476/113/>

2. Зінчук І. Проблеми розвитку авіаційних послуг у цивіль-

ній авіації України : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://h.ua/story/313935/>

3. Полгода без "Аэросвит": итоги // Інформаційний портал "Центр транспортных стратегий" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/articles/polgoda_bez_aerosvita_itogi_404

УДК 347.85(043.2)

Балух М. М., Завалюк В. С.

студенти,

Інститут аеропортів,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Понур Ю. С., асистент

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ КОСМІЧНОГО ТА МІЖНАРОНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

Міжнародне повітряне право – це галузь міжнародного права, що представляє собою сукупність загальноновизнаних і спеціальних принципів і норм, якими визначаються правові положення повітряного простору і літальних апаратів, що знаходяться в ньому; встановлюється режим використання цього простору для цілей цивільної авіації; регулюються відносини, що виникають між користувачами з приводу повітряних пересувань, пов'язаних з ними комерційних операцій і забезпечення безпеки польотів. Верхня межа повітряного простору оцінюється заввишки 100-110 км.

Для вирішення питань міжнародно-правової відповідальності має значення розподіл повітряних суден на:

♦ державні – військові, поліцейські, спеціального призначення (літаки глав держав). Вони мають імунітет, і відповідальність за їх дії несе держава;

♦ недержавні судна, що є об'єктами національно-правового регулювання. За їх дії відповідає власник судна.

Держави зобов'язані здійснювати контроль за відповідністю зареєстрованих у них повітряних суден вимогам безпеки польотів та за дотриманням ними міжнародних норм.

Користування повітряним простором держави допустимо тільки з її дозволу. Як правило, між державами укладаються двосторонні угоди про повітряне сполучення. У них зазвичай включається дозвіл регулярних рейсів на тривалий період. Правила польотів у повітряному просторі держави визначаються її внутрішнім законодавством.

Відповідно до Чиказької конвенції [1] кожна держава може забороняти перевезення на іноземних повітряних судах через свою територію військового спорядження та матеріалів. Польоти іноземних повітряних суден повинні проходити за визначеними маршрутами. Держава може вимагати від кожного повітряного судна здійснення посадки в призначеному аеропорту з метою митного або іншого контролю.

Забезпечення безпеки цивільної авіації ведеться двома шляхами:

1) через забезпечення технічної надійності авіаційної техніки та наземного обладнання; розвиток авіаційної техніки – це одна з головних завдань ІКАО;

2) через заходи, спрямовані на попередження і припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Встановлено універсальна юрисдикція щодо актів незаконного захоплення що знаходиться в польоті повітряного судна, насильства щодо осіб на борту повітряного судна в польоті.

Найбільш представницькою (більше 160 держав-членів) і авторитетною з міжнародних організацій в галузі цивільної авіації є ІКАО, що діє з 1947 р. Загалом місія ІКАО полягає в організації та координації міжнародного співробітництва у справі практичного використання в глобальному масштабі повітряного простору, як міжнародного, так і національного.

Міжнародне космічне право являє собою систему основних принципів міжнародного права, спеціальних принципів і норм, що визначають основи космічного простору, природних і штучних небесних тіл, космонавтів. Початок формування міжнародного космічного права було покладено запуском першого штучного супутника Землі (4 жовтня 1957 р.).

Вже в 1967 р. прийнятий Договір про принципи діяльності держав з дослідження і використання космічного простору[2], включаючи Місяць і інші небесні тіла, який закріпив спеціальні прин-

ципи міжнародного космічного права. Московським договором 1963 р.[3] заборонено випробування ядерної зброї в атмосфері, космічному просторі й під водою.

За цим пішов ряд угод: про порятунок космонавтів; про відповідальність за шкоду, заподіяну космічним об'єктом; про реєстрацію об'єктів, що запускаються в космічний простір; про діяльність держав на Місяці та інших небесних тілах. Наступні напрямки у формуванні міжнародного космічного права – створення міжнародних органів та організацій.

ООН створено Комітет з мирного використання космічного простору з Правовою підкомітетом, в якому відбувається основний процес розробки норм міжнародного космічного права.

Міжнародне космічне право створюється міжнародною спільнотою в цілому, але вирішальна роль належить космічним державам, які взяли на себе зобов'язання ділитися результатами з іншими країнами.

Космічний простір є відкритим міжнародним простором. Цей простір не підлягає національному присвоєнню яким би то не було чином (включаючи Місяць і інші небесні тіла, які використовуються виключно в мирних цілях, що забороняють створення на них військових споруд, випробування ядерної зброї). Заборонено виведення на орбіту Землі будь-яких об'єктів з ядерною і будь-якою іншою зброєю масового знищення.

Договір про принципи діяльності держав з дослідження і використання космічного простору 1967 р. встановив загальне правило, згідно з яким держава несе відповідальність за всю діяльність в космосі, незалежно від того, здійснюється вона урядом або фізичною і юридичною особою.

Питанням відповідальності за шкоду, заподіяну космічним об'єктом, присвячена Конвенція 1972 р.[4] Вона встановила "абсолютну" відповідальність держави за шкоду, завдану його космічним об'єктом на поверхні Землі або повітряному судну в польоті. Якщо шкоди завдано не на поверхні Землі, а в космосі космічному об'єкту однієї держави таким же об'єктом іншої, то остання несе відповідальність лише за наявності вини. Претензії про можливість збитку передаються по дипломатичних каналах.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon.nau.ua/doc/?code=995_038

2. Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла 1967 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_480

3. Договір про заборону випробувань ядерної зброї в атмосфері, у космічному просторі та під водою 1963 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_376

4. Конвенція про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами 1972р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_126

УДК 347.82:656.7.073(043.2)

Безрека М. А.,

студентка,

Інститут економіки та менеджменту,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Тимкович І. І., старший викладач

ПРАВОВІ ЗАСАДИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ

Аналізуючи діяльність цивільної авіації України за останній час, можна помітити позитивні зрушення у галузі використання повітряного простору нашої держави щодо виконання повітряних перевезень вантажів. Так, за даними Державної авіаційної служби України (Державіаслужба України), авіаційним транспортом України за 2012 рік було перевезено 122,6 тис. тонн вантажів та пошти, це майже на третину більше, ніж перевезено роком раніше. У I півріччі 2013 року здійснено перевезення 49,6 тис. тонн вантажів та пошти, при чому більша частина вантажних авіаперевезень – це перевезення чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також

згідно контрактів та угод з іншими замовниками. Якщо на ринку вантажних та поштових перевезень у 2012 році працювали 23 українські авіакомпанії, то у I півріччі 2013 року – 18 вітчизняних авіакомпаній [1]. Серед сприятливих факторів, які дозволяють вітчизняній авіатранспортній галузі посідати вагоме місце у транспортному комплексі називають вжиття додаткових заходів у забезпеченні безпеки польотів, підвищення інвестиційної привабливості, модернізація парку повітряних суден та наземної інфраструктури, вміле поєднання мережі внутрішніх та міжнародних маршрутів. Припускаємо, що належне правове регулювання також справляє позитивний вплив на розвиток ринку перевезень вантажів повітряними суднами.

Огляд наукової літератури свідчить, що актуальні питання перевезення вантажів різними видами транспорту досліджувалися О.В. Клепіковою – правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом; І.В. Булгаковою та Е.М. Деркач – правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні; О.О. Карпенко – формування тарифів на змішані перевезення вантажів; Л.Я. Свистун – договори перевезення вантажів автомобільним транспортом; Н.В. Івасишиною – підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів; Д. Ясером – методи та моделі оптимізації переміщення вантажів підвищеної небезпеки; О.В.Столярським – поняття та особливості договорів перевезення вантажів, пасажирів і багажу повітряним транспортом; І.А. Діковською – договір повітряного чартеру в міжнародному приватному праві; Безлюдько І.О. – договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України. Отже існує потреба здійснити загальну характеристику чинного вітчизняного законодавства щодо перевезення вантажів повітряними суднами.

Правовою основою регулювання даного питання є ряд нормативно-правових актів, зокрема, Повітряний кодекс України [2], що закріплює поняття вантажу – як будь-яке майно, що перевозиться на борту повітряного судна, крім пошти, бортових припасів і багажу, що перевозяться згідно з багажною квитанцією; визначає види вантажу, основні вимоги до їх перевезення; регламентує особливості повітряних перевезень небезпечних вантажів та відповідальність авіаперевізника за втрату або шкоду, заподіяну