

космос перший український мікросупутник «МС-1-ТК». У листопаді 2006 р. вперше в Україні проведено Міжнародний симпозіум ООН з космічного права. У січні 2007 р. Верховна Рада України ратифікувала Угоду про співробітництво щодо навігаційної супутникової системи GALILEO між Європейським Співтовариством, його країнами-членами та Україною. У 2014 р. завдяки праці студентів і викладачів Національного технічного університету КПІ ім. І. Сікорського у космос успішно було запущено перший український нано-супутник PolyITAN-1. У 2015 р. Державне конструкторське бюро «Південне» забезпечило запуск ракетносія «Зеніт», який вивів на орбіту супутник, створений українськими інженерами. Однією з найбільш значних подій 2016 року став Чемпіонат світу з ракетомодельного спорту, який відбувся 23-29 серпня у Львові.

Література

1. Аерокосмічний портал України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.space.com.ua/gateway/news.nsf>
2. Энциклопедия. Космонавтика. / гл. ред. В. П. Глушко. – М.: Советская энциклопедия, 1985. – 526 с.
3. Савин В. С. Авиация в Украине. Очерки истории / В. С. Савин. – Х.: Основа, 1995. – 258 с.
4. Гончаров С. Сікорський – «відомий» і невідомий / С. Гончаров // День. – 2001. – № 132. – 27 липня [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://incognita.day.kiev.ua/sikorskij-vidomij-i-nevidomij.html>

УДК 347.82(043.2)

Стуканець І. В., Чайковська А. О., студенти,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ КОНФЛІКТІВ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Всі соціальні конфлікти не можна підігнати під єдину універсальну схему. Є конфлікти типу сутички, де можна розраховувати тільки на перемогу, конфлікти типу дебатів, де можливі суперечки, маневри, обидві сторони можуть розраховувати на компроміс. Є конфлікти типу ігор, де сторони діють в рамках одних правил і т.д. Але саме конфлікти в сфері цивільної авіації є найбільш резонансними і обговорюваними. До таких конфліктів можна віднести загрозу безпеки в повітрі, міжнародні перевезення пасажирів і вантажів, несвоєчасне надання авіаційних послуг і т. ін. Так проблему гарантування безпеки цивільної авіації поділяють на

два самостійних, хоча й взаємопов'язаних питання. По-перше, це вживання відповідних заходів і встановлення правил щодо забезпечення технічно-надійної експлуатації авіаційної техніки як своєрідної «техніки безпеки». По-друге, сюди входять специфічні правові питання боротьби з актами незаконного втручання людини в діяльність цивільної авіації, що загрожують її безпеці. Саме в цих двох напрямках з перших років появи авіації розвивалися міжнародно-правові норми, пов'язані з гарантуванням безпеки міжнародної цивільної авіації. Їх аналіз дає можливість мати уявлення про історію і характер становлення в міжнародному повітряному праві принципу «гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації» [2, с. 83].

В процесі діагностики конкретного конфлікту, центральне місце посідає його розв'язання, адже далеко не всі конфлікти можна попередити, тому дуже важливо володіти методологією і технікою виходу із конфліктних ситуацій. Кінцевий етап у динаміці конфлікту традиційно визначають як розв'язання, хоча серед інших форм закінчення конфлікту ще вказують на врегулювання, загасання, усунення, скасування і переростання в інше протиборство. Крім того необхідно пам'ятати, що можливі два ступеня розв'язання конфлікту – повний і неповний. Якщо мало місце усунення суперечності або перетворення головних засад конфлікту (причин, предмета), то конфлікт розв'язано остаточно, повністю. Неповне розв'язання має місце тоді, коли усунено чи перетворено лише деякі незначні елементи конфлікту, зокрема, характер протиборства, мотиваційна база сторін тощо [3, с. 13]. Переростання конфлікту в інше протиборство дуже часто притаманне конфліктам у сфері цивільної авіації. Так кожен авіакатастрофу можна вже назвати конфліктною ситуацією. Візьмемо до прикладу крах літака EgyptAir, що впав в Середземне море. Пасажирський літак A320 авіакомпанії EgyptAir, який прямував з Парижа до Каїра рейсом MS804, пропав з радарів рано вранці 19 травня 2016 р. У заяві комісії з розслідування підкреслювалося, що поки рано говорити про причини загоряння та про місце, де це сталося. Комісія з розслідування обставин авіакатастрофи поки не виділяє ні одну з версій того, що сталося. Незалежні експерти схиляються до того, що на борту літака стався вибух. На борту перебували 66 пасажирів і членів екіпажу. Через добу уламки літака і речі пасажирів були виявлені в 290 кілометрах в морі на північ від міста Олександрія. Судова влада Єгипту не допустили французьких слідчих до більш детального вивчення уламків, повідомило близьке до розслідування джерело [4]. І це звичайно може призвести до конфлікту між двома країнами. Вже сьогодні більшість туристів із європейських країн відмовились від відпочинку в Єгипті, що привело до глибокої кризи в самій країні, і як наслідок внутрішніх соціальних конфліктів. Таким чином, конфлікти в сфері цивільної авіації

можуть стати причиною як міждержавних конфліктів, так і соціальних конфліктів всередині країни.

Тому розв'язання конфлікту, як цілеспрямована дія з управління ним, може бути оцінена через ступінь вирішеності конфліктної проблеми. Американський конфліктолог М. Дойч головним критерієм успішного розв'язання конфлікту вважає задоволення сторін його результатами [1]. Деякі конфліктологи називають показниками конструктивного розв'язання конфлікту ступінь вирішеності суперечності, яка лежала у підґрунті конфлікту, та перемогу в боротьбі того із опонентів, що був правий. З цим слід погодитись, адже чим повніше знята конфліктна суперечність, тим більше шансів для нормалізації відносин між учасниками і менше ймовірність переростання конфлікту в нове протиборство. Перемога ж правої сторони у конфлікті – це утвердження істини, справедливості. Водночас слід пам'ятати, що у неправій сторони теж є свої інтереси, які не слід ігнорувати взагалі; доцільно спробувати у ході розв'язання конфлікту хоча б частково переорієнтувати мотивацію неправого опонента, це може запобігти у подальшому конфліктним зіткненням. Способом вирішення конфлікту з єгипетським судом, є, в першу чергу, прозоре публічне й об'єктивне розслідування трагедії та справедливе покарання винних. Це допоможе і авіакомпаніям відповідальніше ставитись до перевезень, і тим хто здійснив теракт, якщо такий мав місце, відповісти згідно закону.

Отже, найбільш універсальним способом вирішення конфліктів у сфері авіації є переговори. Як метод вирішення конфліктів переговори являють собою набір тактичних прийомів, спрямованих на пошук рішень, взаємоприйнятних для конфлікуючих сторін. Аби переговори стали можливими, необхідні такі умови: взаємозалежність сторін, які беруть участь у конфлікті; відсутність значної відмінності в силі у суб'єктів конфлікту; відповідність стадій розвитку конфлікту можливостям переговорів; участь у переговорах сторін, які можуть реально приймати рішення в наявній ситуації.

Література

1. Дойч М. Разрешение конфликта (конструктивные и деструктивные процессы) / М. Дойч [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Psihol/Konflikt/05.php
2. Комарницький В. І. Конфлікти у сфері цивільної авіації / В. І. Комарницький // АЕРО-2014. Повітряне і космічне право: матеріали Всеукр. конфер. молодих учених і студентів, Київ, Національний авіаційний університет, 20 листоп. 2014 р. – К.: НАУ, 2014. – С. 83-86.
3. Череватюк В. Б. До проблеми конфліктів у сфері авіації / В. Б. Череватюк // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2012. – № 4. – С. 11-14.

4. Авиакатастрофы: крушение самолета EgyptAir РИА Новости Украина. - 17 сентября 2016 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://rian.com.ua/trend/Egypt_plane/

УДК 656.7.08 (043.2)

Яківчук Ж. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н. В., к.ю.н., доцент

СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Проблеми безпеки польотів з'явилися з моменту першого польоту на повітряному судні. Саме з цього моменту виникли різні теорії забезпечення безпеки польотів. Звичайно, повне недопущення авіаційних подій є вкрай бажаним, але домогтися 100 % рівня безпеки польотів практично неможливо. Незважаючи на всі зусилля, що робляться по запобіганню відхилень і помилок, вони все ж будуть відбуватися, так як будь-яка штучно створена система, особливо пов'язана з людською діяльністю, не може вважатися безпечною, тобто вільною від ризику.

Підхід, який був прийнятий раніше, до забезпечення безпеки польотів передбачає детальну регламентацію всіх сторін діяльності авіаційного персоналу, його контроль за дотриманням нормативних вимог. Саме такий підхід дозволив до кінця 80-х років минулого століття вирівняти динаміку авіаційних подій в світі. Вся система забезпечення безпеки польотів була і є зорієнтована на виключення повторів небажаних подій з аналогічних причин. Причому зусилля світової авіаційної спільноти були спрямовані на забезпечення дотримання мінімальних стандартів, а не на визначення і юридичне закріплення найкращої практики експлуатації або найбільш бажаних стандартів. Безпека польотів завжди була основною складовою в діяльності цивільної авіації. Це недвозначно відображено в статті 44 Чиказької конвенції, яка прямо визначає відповідальність ІКАО «за забезпечення безпечного й упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі» [1, с. 44]. Протягом всієї діяльності ІКАО прагне розробити адекватні заходи забезпечення безпеки польотів. У даний час забезпечення безпеки в більшій мірі розглядається не як явище постфактум, з яким погоджуються і виробляють заходи запобігання, а як подія, безперервно пов'язана з контролем факторів ризику. Звідси виникає необхідність зміни раніше прийнятого поняття безпеки. Під безпекою розуміється стан, при якому ризик заподіяння шкоди особам або нанесення шкоди майну знижений до прийнятного рівня і підтримується