

завдань соціально-економічного, екологічного, культурного, інформаційного і науково-освітнього розвитку суспільства, забезпечення національної безпеки та захисту геополітичних інтересів держави. В Україні щодо державно-правового регулювання було прийнято розпорядження Про схвалення Концепції реалізації державної політики у сфері космічної діяльності на період до 2032 року, розроблене Державним космічним агентством України спільно з НАН України, яким визначено концептуальні засади державної політики на довгострокову перспективу.

Зазначений документ визначає стратегію розвитку космічної діяльності, реалізація якої дасть змогу сформувати економічно стійку, конкурентоспроможну галузь національної економіки, що забезпечить провадження космічної діяльності відповідно до сучасних вимог та національних інтересів, і дозволить перетворити її в дієвий інструмент державної політики, включаючи розвиток національного ринку космічної продукції та послуг в Україні.

Література

1. Про космічну діяльність: Закон України від 15 листопада 1996 р. № 502/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/>
2. Ракетно-космический комплекс Украины на мировом рынке // Економіка України. – 2008. – № 2 (547). – С. 63-73.
2. Горбулін В. Україна космічна: старту в майбутнє / В. Горбулін, О. Федоров // Дзеркало тижня. – 2007. – № 31. – С. 12-13.
3. Цисик Н. Комерціалізація космічних технологій – один з пріоритетів космічної діяльності / Н. Цисик // НКАУ. – 2006. – С. 19-22.
4. Концепція державної політики у сфері космічної діяльності на період до 2032 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/>

УДК 327.5:629.73(043.2)

Комарніцький В. І., студент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

КОНФЛІКТИ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Сьогодні термін «конфлікт» ми використовуємо дуже часто. На цю тему написано безліч журналістських статей і не менше наукових досліджень. І чи не найважливішою проблемою у цій сфері є пошук способів попередження та вирішення конфліктів. Звичайно, 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».

Якщо для прикладу взяти нещодавню трагедію Малайзійського «Боїнга 777», внаслідок якої загинуло 298 пасажирів та члени екіпажу, то варто зазначити, що безпека пасажирів тут явно не була на першому місці. Головним чинником вибору маршруту літака стали швидше за все економічні розрахунки авіакомпанії, як це буває в більшості випадків, так як пілоти можуть відхилитися від маршруту лише за прямої небезпеки. Катастрофа МН17 змушує замислитися над цим правилами. Виникає питання, чи потрібно літати над кризовою зоною, якщо навіть це дозволено? Для авіакомпаній тут ідеться про питання пошуку компромісу між безпекою пасажирів та економічною вигодою. Журналіст та експерт у питаннях авіації Тім ван Беверен вважає, що багато авіакомпаній свідомо йдуть на ризики, аби заощадити гроші. «На жаль, в авіації грошовий фактор відіграє велику роль», – сказав він у розмові з DW. Перевізники дійсно постійно думають про кошти, тому й розраховують найкоротший шлях з пункту А до пункту Б. Але чи не має екіпаж літака жодного права вплинути на маршрут? Має, каже Ван Беверен: «Як пілот я завжди маю можливість сказати, що не погоджуюся з маршрутом, що проходить повз таку кризову зону». Це підтверджує і Кен Томас з Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль). За його словами, під час вибору маршруту польоту пілот має останнє слово. У випадку грози або іншої гострої небезпеки рішення про зміну курсу літака не становить жодної проблеми. Але якщо пілот перед вильотом каже своєму працедавцеві, що не хоче летіти над якоюсь конкретною територією, то він мусить мати при цьому сильні аргументи, аби переконати шефа, каже пілот

Lufthansa Йорг Гандверг. Особливо, за його словами, це стосується ситуацій, коли інші колеги пілота або інші авіакомпанії через цю зону літають. Чи є повітряний простір над якоюсь територією безпечним, чи ні, вирішує держава, якій цей простір належить. У випадку з авіакатастрофою на Донбасі повітряний простір мала б заблокувати Україна, якщо уряд в Києві бачив би небезпеку для польотів у ньому. Небо над східними регіонами України, втім, і так було заблоковане ще до настання трагедії, але тільки нижче рівня 10 тисяч метрів над землею [1]. Попередження такого виду конфліктів можливе лише у випадку, коли авіакомпанії на перше місце будуть ставити безпеку пасажирів. Проте в роботі щодо попередження конфліктів такого рівня не можна сподіватися на використання якихось швидкодіючих, чудодійних засобів. Це робота не епізодична, не разова, а систематична. Найнадійнішим способом профілактики конфліктів є створення в суспільстві такої морально-психологічної атмосфери, яка виключала б саму можливість виникнення причин, що призводять до конфліктів. Досягнення цієї високої мети можливе тільки внаслідок послідовного здійснення цілого комплексу продуманих заходів щодо зміцнення відносин співпраці та взаємодопомоги між людьми та між державами.

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 [2, с. 13]. 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 Малайзійським судном, є в першу чергу прозоре публічне, об'єктивне розслідування трагедії над Донбасом та справедливе покарання винних. Це допоможе і авіакомпаніям відповідальніше ставитись до перевезень, і тим хто використав ракету, що вразила судно, відповісти за усю суворістю закону.

Література

1. Польоти над зонами конфліктів: Авіакомпанії та пілоти часом думають по-різному [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pravda.com.ua/inozmi/deutschewelle/2014/07/22/7032677/attempt=1/>

2. Череватюк В. Б. До проблеми конфліктів у сфері авіації / В. Череватюк // Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – № 4(25). – 2012. – С. 13.

УДК 061.5:338.467:629.73(043.2)

Кучеренко І. А., студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Шапенко Л. О., асистент

РОЗВИТОК ХЕНДЛІНГОВИХ КОМПАНІЙ НА УКРАЇНСЬКОМУ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ

В Україні потенціал розвитку ринку авіаційних перевезень є надзвичайно високим. Це обумовлено наявністю великої чисельності населення, його стрімкою урбанізацією, значною кількістю великих міст, а також вигідним географічним розташуванням України на перехресті транзитних шляхів між Сходом та Заходом. Використання цього потенціалу збільшуватиметься в умовах відновлення економічного зростання, а також поступового підвищення платоспроможного попиту населення, його запитів на авіаперельоти у справах бізнесу та туризму [1]. Зазначене свідчить про необхідність розвитку хендлінгових компаній на українському ринку авіаційних послуг і наземного обслуговування авіарейсів. Хендлінгові компанії пропонують для авіакомпаній весь комплекс послуг, виступаючи при цьому як єдиний оператор всіх підприємств, що працюють в аеропорту.

Хендлінгова компанія, яка є агентом підприємств комплексу аеропорту, діє на основі єдиного договору з авіаперевізниками на організацію наземного обслуговування в аеропорту і представляє інтереси авіакомпаній при взаємних відносинах з підприємствами аеропорту. Хендлінгові компанії мають службу супервайзерів, яка координує всі технологічні процеси. У бізнес-авіації існують хендлінгові агенти-компанії, супроводжуючі і регулюючі всю процедуру обслуговування літака і пасажирів з урахування особливостей літаків бізнес-класу і виконуваних на них VIP-рейсів.

Хендлінг суттєво відрізняється від сервісних послуг, що надаються для повітряних суден регулярної авіації якістю послуг, хоча процедури обслуговування регулярних рейсів і VIP-чартерів здійснюються за єдиними правилами цивільної авіації [2].