

2. Паниев Ю. Дронами-убийцями займеться ООН. Применение беспилотников требует международного правового регулирования / Ю. Паниев [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1345525500>

УДК 65.014.45:629 (043.2)

Зуєва В. О., к.п.н., доцент,
Онуфрієнко Г. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Сьогодні авіаційна галузь залишається стратегічно важливою для України і є однією з базових галузей економіки держави. Однак, слід зазначити, що за нинішніх часів вітчизняна авіація переживає досить складні часи. На відміну від попередніх років, у зв'язку зі складною військово-політичною ситуацією значно знизився пасажиропотік, що неодмінно позначилося на роботі аеропортів і авіакомпаній. Крім того, був втрачений доступ до аеропортів на Кримському півострові, а два аеропорти в Луганську і Донецьку повністю знищені.

На даний момент склалася низка проблем розвитку авіаційної галузі, а саме:

1. Різке падіння пасажиропотоку та платоспроможності населення.

2. Варто зазначити також, що попередній чинник не отримав би такого значного впливу, якби не відбулася девальвація національної валюти та не спостерігалися валютні скачки.

3. Також на розвиток кризи вплинуло те, що країна зазнала значного впливу зі сторони Росії. Між країнами розпочалася зовнішньоекономічна війна, що спричинило закриття для польотів повітряного простору між Україною та Росією. Це призвело до додаткових витрат для обльоту даних територій.

Зазначене змусило авіапідприємства, яких було дуже сильно орієнтовно на ринок і виробництво РФ, шукати нові ринки збуту. Наприклад, такий гігант українського авіабудування, як держпідприємство «Антонов», почало шукати шляхи кооперації та пропонувати надання своїх послуг для країн ЄС і НАТО. Зазначені кроки дозволять зберегти підприємство на плаву в найближчому майбутньому.

4. Слаборозвинена інфраструктура регіональних та міжнародних аеропортів країни.

5. Проблеми, пов'язані з безпекою польотів.

Внаслідок продовження негативних тенденцій минулого 2014 року, які сформувалися під впливом нестабільної політичної та економічної ситуації в країні, у I півріччі 2015 року мало місце скорочення основних показників роботи авіаційної галузі. Пасажирські та вантажні перевезення у першому півріччі здійснювала 31 вітчизняна авіакомпанія, за статистичними даними за півроку виконано 31,1 тис. комерційних рейсів (за I півріччя 2014 року – 37,9 тис.) Як свідчать наведені дані, кількість перевезень скоротилась порівняно з аналогічним періодом минулого року на 8,5 % та склала 2730,9 тис. чол., обсяги перевезень вантажів та пошти – на 8,4 % та склали 32,9 тис. тонн.

Окрім наведених вище проблем варто назвати деякі позитивні зрушення.

1. Кадрове оновлення керівного складу ключових авіапідприємств, а також призначення нового голови Державіаслужби України.

2. Названі зрушення потягли за собою активізацію проведення реформ у галузі та гармонізацію нормативно-правової бази з європейськими нормами та стандартами.

3. Активізація необхідних змін в авіації для підписання в найближчий термін угоди про відкрите небо.

Якщо визначати місце авіаційної галузі в країні, то слід сказати, що вона є досить перспективною для розвитку України. Зробити такий висновок дають наступні можливості.

1. Залучення значних інвестицій в країну, що дозволить забезпечити значні надходження до держбюджету.

2. Престиж країни на міжнародній арені. Зазначене може призвести до збільшення конкурентоспроможності української авіаційної галузі, інтеграцію зі світовими лідерами-виробниками авіаційної техніки, створення нових робочих місць та підвищення кваліфікації працівників.

3. Вхід України у європейський авіаційний простір. В цьому контексті варто згадати розвиток відносин з Євросоюзом відносно проекту Єдине небо Європи.

Як свідчить наведене, минулий рік для вітчизняної авіаційної галузі був непростим та сповненим складних і несподіваних змін. Але, разом з цим, незважаючи на кризові умови, що склалися, авіакомпанії, авіаційні підприємства намагаються демонструвати позитивні тенденції, якісно оновлюватись і займатися перебудовою своїх структур.

Література

1. Уляницький Д. Український авіаринок виходить з піке / Д. Уляницький [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/news/-/352081/ukrayinskyj-aviarynok-vyhodyt-z-pike/>

2. Долинце Б. Пережить падение: итоги уходящего авиационного года / Б. Долинце [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.biz.ua/news/editors-column/12838-perezhit-padenie-itogi-uhodyashhego-aviatsionnogo-goda/>

Кохан Б. А., аспірант,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Бородин І. Л., д.ю.н., професор

ІСТОРІЯ ВИНИКНЕННЯ ТА ФОРМУВАННЯ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ КОСМІЧНОГО ПРАВА

Початок формуванню міжнародного космічного права було покладено запуском Радянським Союзом 4 жовтня 1957 р. першого штучного супутника Землі. Виникла необхідність правового регулювання космічної діяльності.

Запуск першого штучного супутника Землі зумовив появу відразу за цією подією міжнародного звичаю. Відповідно до нього держави визнали право мирного прольоту над їх територіями не тільки в космосі, а й на відповідній ділянці повітряного простору при запуску або приземленні космічного об'єкта.

Вельми примітно, що народження космічного права продемонструвало можливості міжнародного співтовариства з надзвичайною швидкістю реагувати на нові тенденції в розвитку міжнародних відносин за допомогою наявних засобів і методів нормотворчості.

Природно, що на діяльність держав у космосі було поширено основні принципи міжнародного права: суверенної рівності, незастосування сили або погрози силою, мирного вирішення спорів та ін. Велику роль у розвитку міжнародного космічного права відіграли резолюції Генеральної Асамблеї ООН. Серед них слід виділити резолюцію 1721 (XVI) від 20 грудня 1961 р. і резолюцію 1962 (XVIII) від 13 грудня 1963 р [1]. В останній містилася Декларація правових принципів діяльності держав з дослідження і використання космічного простору. В резолюціях Генеральної Асамблеї ООН знайшли підтвердження звичаєві принципи і норми щодо космічної діяльності.

У Договорі про заборону випробувань ядерної зброї в атмосфері, у космічному просторі й під водою 1963 р. [2], а також у деяких інших міжнародних угодах містилися положення стосовно діяльності в космічному просторі.

Тим самим створювались необхідні умови для договірної регулювання діяльності суб'єктів міжнародного права в космосі. У 1967 р. було прийнято Договір про принципи діяльності держав з дослідження і використання космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла, що посідає центральне місце в цій галузі міжнародного права. Договір набув чинності з 10 жовтня 1967 р. [3].

Іншими важливими джерелами міжнародного космічного права є: