

Правилами польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому просторі України від 16 квітня 2003 року.

Упродовж державного кордону кожна держава встановлює фіксовану прикордонну смугу із спеціальним режимом її використання. Цей прикордонний режим поширюється також на повітряний простір над такою смугою. Держави також встановлюють заборонені зони, зони обмеження польотів, небезпечні зони, райони полігонів, вибухових робіт, авіаційних робіт, інших спеціальних робіт, необхідних для безпечного здійснення діяльності в повітряному просторі і забезпечення безпеки осіб на поверхні.

Отже, питання статусу повітряного простору є одним з основних у міжнародній політиці та міжнародному праві. Повітряний простір використовується для повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажу та пошти, авіаційних робіт і у воєнних цілях. Також правовий простір регулюється як міжнародними актами так і національним законодавством.

Література

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права; Конвенція, Міжнародний документ від 10.12.1982 / ратифікована Законом № 728-XIV (728-14) від 03.06.1999 // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 31. – Ст. 254.

2. Валеев Р. М. Международное право. Особенная часть. Учебник для вузов / Р. М. Валеев. – М.: Статут, 2010. – 624 с.

УДК 629.7 (477) (091) (043.2)

Желяк А. А., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н. В., к.ю.н., доцент

ІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

Україна – одна з небагатьох країн світу, в якій авіакосмічна промисловість має досить високий рівень розвитку як на національному рівні, так і на міжнародному. В наш час велике значення та цінність в житті всього людства має авіація. Безперечно, причетність країни до цивілізованого світу визначається ще й рівнем її участі в авіакосмічній діяльності. А на планеті не так уже й багато держав, які могли б конкурувати з Україною у сфері авіаційних технологій. Це свідчить про те, що за роки незалежності вона не лише зберегла величезний потенціал, який дістався у спадок після розпаду Союзу, а й значно примножила його. Власне, авіаційна галузь України є однією з небагатьох, які забезпечують сталий розвиток нашої економіки, і має реальні перспективи виходу на міжнародні ринки високотехнологічної

продукції. Причини такого успіху в тому, що нині наша держава має всі складові – наукову, технологічну, виробничу і кадрову – для здійснення повномасштабних авіаційних чи космічних проєктів. Безумовно, Україна – держава авіаційна. Тому, ставлячи проблему розвитку авіаційної галузі, потрібно насамперед ясно уявити наявний потенціал, продукцію, яка є перспективною на міжнародній арені авіаперевезень і розвитку авіації в цілому та ситуацію на світовому ринку даної продукції. Щодо України, то потенціал даної галузі зосереджується в таких індустріальних та наукових центрах країни, як Київ, Харків.

Тобто потрібно зауважити на тому, що з розвитком реактивної авіації наприкінці 1950-х років зросли вимоги до якості інфраструктури. Перед керівництвом УРСР та цивільної авіації постало питання будівництва аеропорту, здатного обслуговувати літаки вагою понад 100 тон. Як варіант розглядалася реконструкція аеропорту в Жулянах, проте було вирішено будувати новий аеропорт поблизу комплексу військово-повітряних сил у Борисполі. Цьому сприяла наявність там автомобільного шосе, відповідної злітно-посадкової смуги з твердим покриттям, та можливість тимчасового, спільного із військовими, базування. В травні 1959 Рада Міністрів СРСР прийняла постанову про створення на базі військового аеродрому «Бориспіль» аеропорту Цивільного повітряного флоту Київ (Центральний) і зобов'язала забезпечити його сучасними літаками, наземним обладнанням та радіотехнічними засобами [1].

В 1963 році був організований Бориспільський об'єднаний авіазагін, до якого ввійшли аеропорт «Бориспіль» та льотний авіазагін № 208. В 1971 році у складі Бориспільського об'єднаного авіазагону був організований другий льотний загін – № 222. Станом на 1974 рік льотний загін № 208 складався з трьох авіаескадриль турбореактивних літаків Ту-134 і Ту-104, а льотний загін № 222 – з двох авіаескадриль турбогвинтових літаків Іл-18 та авіаескадриль літаків Ту-154. 20 травня 1965 року був відкритий новий Бориспільський аеровокзал. Тобто аеропорт «Бориспіль» був обладнаний для автоматизованої посадки літаків за метеомінімуму 1-ї категорії. В 1993 році за наказом Міністерства транспорту України на базі Бориспільського авіапідприємства створено Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль» та регіональну дирекцію авіакомпанії «Авіалінії України» [2, с. 27-30].

На початку ХХІ ст. цивільна авіація України мала досить багато проблем. Основні з них – це: застарілий авіапарк, зменшення авіаперевезень (порівняно з 80-ми роками в 10 разів). Але починаючи з 2000 років об'єми авіаперевезень почали збільшуватись. Це можна побачити при аналізі статистичних даних аеропорту «Бориспіль». Міжнародний аеропорт «Бориспіль» найбільший в Україні. Він неухильно прагне стати одним із

головних транзитних аеропортів Центральної Європи. Тому в найближчій перспективі – спорудження терміналу нового класу з річним обслуговуванням до 20 мільйонів авіапасажирів. Європейська інтеграція є стратегічним пріоритетом для України, вже розроблено й ухвалено Національну програму інтеграції України до Європейського Союзу (ЄС). Обраний шлях передбачає багато змін у всіх сферах, включаючи й цивільну авіацію. У рамках загальної адміністративної реформи в Україні, початок якої співпав із прийняттям України 15 грудня 1999 року у члени Європейської конференції цивільної авіації, відбувається послідовне реформування системи управління цивільною авіацією.

Отже, як висновок, можна стверджувати про те, що в розвитку цивільної авіації Україна досягла великого успіху. Держава змогла вибитися в лідери саме у цій галузі. На території сучасної України є заводи авіабудування відомі на весь світ, саме наші конструктори одними з перших сконструювали цивільні літаки сучасного типу, і саме наші авіаконструктори відомі всьому світу. Аеропорт «Бориспіль» є повітряними воротами України, як один із потужних міжнародних аеропортів.

Література

1. Савин В. С. Авиация в Украине. Очерки истории / В. С. Савин. – Харьков: Основа, 1995. – 264 с.
2. Соколи І., Олейникова О. Цивільна авіація України: історія розвитку // Економіст. – 2007. – № 5. – С. 28-30.

УДК 347.8:061.2(043.2)

Зінченко М. М., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н. В, к.ю.н., доцент

АСОЦІАЦІЯ УКРАЇНИ З ЄС І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПРАВОВІДНОСИН У СФЕРІ АВІАЦІЇ

Протягом багатьох років правовою основою відносин між Україною та ЄС є Угода про партнерство та співробітництво від 14 червня 1994 р., яка набула чинності 1 березня 1998 р. Ця угода започаткувала співробітництво з широкого кола політичних, торговельно-економічних та гуманітарних питань зокрема з питань правовідносин у сфері авіації. Крім того, укладено низку галузевих угод та документів міжнародно-правового характеру, згідно з якими здійснюється співробітництво між Україною та ЄС.