

У грудні 1959 року приймається рішення про створення Ракетних військ стратегічного призначення. Над створенням важких балістичних ракет уже працювали такі корифеї, як С.П. Корольов і М.К. Янгель. А В.М. Челомей зумів створити унікальні по тим часам космічні апарати "Політ-1" (1963 рік) і "Політ-2" (1964 рік), які вміли міняти орбіти. Крім того, були створені супутники радіотехнічної розвідки з активним радіолокатором, космічні апарати з ядерною енергетичною установкою, а також перші винищувачі супутників, активно йшли роботи над новим потужним носієм.

У липні 1965 року стартувала ракета "Протон" (УР-500), яка вивела на орбіту наукову станцію, створену також на підприємстві В. Челомея. Всі вироби Челомея відрізнялися зовнішньою простотою і прекрасною технологічністю, тому його УР-100 стала наймасовішою міжконтинентальною балістичною ракетою, прийнятою на озброєння. Саме в ОКБ В. Челомея народилася конструкція, яка стала основою для наших орбітальних станцій, а три військові станції – "Салют-2, -3, -5" створені під безпосереднім керівництвом Володимира Миколайовича. Також під його керівництвом створювалися космічні апарати нового покоління, здатні функціонувати як важкі вантажівки, потужні міжорбітальні буксири, як спеціалізовані модулі (наукові, виробничі і т. п.).

ОКБ В. Челомея взяло участь і в місячній гонитві. Місячна ракета УР-700 створювалася на базі надійного "Протона", а для марсіанської програми Челомей запропонував нову ракету УР-900. Конструктор розробив справжній космічний літак, який передбачалося виводити на орбіту "Протоном". Якби проект підтримали, то не довелося б витрачатися на радянський човник "Буран".

В.М. Челомей виховав чимало учнів, які продовжують його справу. У їхніх нинішніх успіхах закладена частка його праці, висловлені ним ідеї живуть до сьогодні, знаходять своє визнання, втілюються в нові ракетні проекти. Челомейський "Протон" в строю, а на підході ще більш потужні і надійні ракети, за допомогою яких людство ще злітає і на Місяць, і на Марс, і на інші планети.

#### *Література:*

1. Процюк С. Челомей Володимир // Енциклопедія українознавства. У 10-х томах. – Париж; Нью-Йорк: Молоде життя, 1954-1989.
2. Абліцов В. Галактика "Україна". Українська діаспора: видатні постаті / В. Абліцов. – К.: КИТ, 2007. – 436 с.
3. Родиков В. Академик Челомей и его время // Загадки звездных островов. – М.: Мол. Гвардія, 1989. – 254 с.

**Мягка Н.М.**

студентка,

Інститут економіки та менеджменту  
Національний авіаційний університет, м. Київ

**Слободська А.М.,**

студентка,

Інститут економіки та менеджменту  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Собкова В.В., старший викладач

## **ВИНИКНЕННЯ ТА РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА**

Протягом тисячоліть розвитку людського суспільства повітряний простір розглядався як невичерпний, неосяжний простір, який нікому не належить. Тривалі, часи повітряний простір використовувався людством тільки як засіб забезпечення життєдіяльності людини (як невичерпний резервуар повітря), питання визначення правового статусу повітряного простору практичного значення не мали. Із розвитком повітроплавання людство почало замислюватися про правомірність польотів літальних апаратів над територіями різних держав, проте конкретних кроків юридичного характеру в цьому відношенні не робилося.

Одним із перших міжнародно-правових актів у цій сфері стала багатостороння Паризька конвенція 1919 р., у якій підкреслювалося право кожної держави на повний і винятковий суверенітет над повітряним простором над її територією. Ця конвенція поклала початок формуванню нової галузі міжнародного права – міжнародного повітряного права. Стрімкий розвиток авіації обумовив швидкий розвиток міжнародного повітряного права.

В останні десятиліття з'являються регіональні міжнародні організації з регулювання всієї аеронавігації, у ряді країн вводяться єдині системи управління рухом у повітряному просторі двох і більше держав як цивільних, так і військових літальних апаратів. Конвенція ООН з морського права 1982 року містить норми, відповідно до яких державні літальні апарати (за визначенням Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. до державних відносяться повітряні судна, які перебувають на військовій, митній і поліцейській службі) повинні зазвичай дотримуватися правил польотів ІКАО (Міжнародної організації цивільної авіації) при транзитному прольоті через протоки.

У розвитку повітряного права можна виділити три періоди: у перший період (до 1919 р.) в основному відбувалося формування теорії

повітряного права. Боротьба йшла між прихильниками принципу "свободи повітря" і прихильниками принципу "суверенітету на повітряний простір". Прибічники принципу "свободи повітря" виходили з того, що повітряний простір не підлягає національному присвоєнню і на нього не повинна розповсюджуватися юрисдикція держави. У цей період багато держав прийняли національні акти, що закріпили суверенітет на свій повітряний простір; у другий період (між двома світовими війнами) відбулося остаточне визнання принципу повного і виключного суверенітету держав над їх повітряним простором, який був закріплений не тільки в національному законодавстві більшості держав, але і в багатосторонніх міжнародних угодах (Паризька конвенція про повітряні перевезення 1919 р., Варшавська конвенція 1929 р., Чиказька конвенція 1944 р. та ін); третій період (після прийняття Чиказької конвенції 1944 р.) пов'язаний з науково-технічною революцією в авіації, появою якісно нових летальних апаратів (реактивні, надзвукові літаки), а також з прийняттям багатьох міжнародних багатосторонніх угод, що формують нові принципи міжнародного повітряного права.

Юридичною базою формування спеціальних принципів міжнародного повітряного права є основні принципи міжнародного публічного права. Серед них, насамперед, варто назвати такі: принцип суверенної рівності держав; принцип незастосування сили і погрози силою; принцип міжнародного співробітництва; принцип невтручання у внутрішні справи держав; принцип територіальної цілісності; принцип сумлінності дотримання міжнародних зобов'язань; принцип мирного вирішення суперечок.

Міжнародне повітряне право, в основному, регулює такі питання: визначення обсягу й змісту комерційних прав у міжнародному повітряному транспорті; регулювання обсягу перевезень та інших умов експлуатації міжнародних повітряних ліній; контроль за авіапідприємствами, що реалізують комерційні права; регулювання маршрутів міжнародних повітряних ліній; правова регламентація нерегулярних повітряних сполучень. Правовий статус повітряного судна визначається його національною приналежністю, реєстрацією судна в державному реєстрі, характером власника судна і характером використання судна. В цьому плані принципове значення має поділ суден на цивільні і державні. Державні, у свою чергу, поділяються на судна, що перебувають на комерційній службі, і на судна, що знаходяться на державній некомерційній службі (урядові, військові, митні, поліцейські та ін.).

Міжнародне повітряне право (МПП) – це сукупність спеціальних принципів і норм, які регулюють відносини між суб'єктами міжнарод-

ного права щодо використання повітряного простору цивільною авіацією. У правовому регулюванні міжнародних повітряних перевезень поряд з принципами і нормами міжнародного повітряного права (МПП) використовуються і норми внутрішнього права. Вони регулюють відносини між фізичними і юридичними особами, що виникають у процесі здійснення міжнародних польотів та авіаперевезень пасажирів, пошти і вантажів. У цьому полягає одна з особливостей правової регламентації міжнародних повітряних сполучень.

Сьогодні міжнародне повітряне право – це вже досить стабільна і розроблена система норм. Основним джерелом МПП є спеціальні міжнародні угоди, які регулюють широке коло питань, пов'язаних з найрізноманітнішими аспектами діяльності у повітряному просторі. Міжнародно-правова практика в цій галузі пішла, насамперед, шляхом укладання двосторонніх міждержавних (міжурядових) угод.

#### *Література:*

1. Іванов Ю.А. Міжнародне право: Посібник для підготовки до іспитів. – Київ, 2004. – 198 с.
2. Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. Ответственный редактор Ю.Н. Малеев. М.: Наука, 1989. – 168 с.
3. Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М.: Наука, 1988. – 209 с.
4. Международное право. Учебник для вузов. / Отв. ред. Г. В. Игнатенко, О. И. Тиунов. – М.: Издательская группа НОРМА-ИНФРА, 1999. – 584 с.

УДК 347.8(477)"71" + 341/226 (043.2)

**Повсткін Д.О.**

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Пильгун Н.В, к.ю.н, доцент

### **ДО ПИТАННЯ ПРО РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОГО І МІЖНАРОДНОГО КОСМІЧНОГО ПРАВА**

Останнім часом істотно розширилася сфера космічної діяльності, значно зросла кількість держав і організацій, які забезпечують міжна-