

народних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу у галузі цивільної авіації.

В процесі імплементації міжнародних договорів, конвенцій, стандартів і рекомендацій в національне законодавство України, за нашою державою прописані наступні правила: організація цивільної авіації, використання повітряного простору України, використання міжнародного повітряного простору, плата за аеронавігаційне обслуговування повітряних суден, аеронавігаційне та інформаційне забезпечення використання повітряного простору України, правила сертифікації цивільних повітряних суден, допуск повітряних суден до експлуатації, формування та вимоги до авіаційного персоналу, до екіпажу повітряного судна, вимоги до повітряної траси і місцеві повітряні лінії, правила польотів повітряних суден, норми і правила здійснення міжнародних польотів.

Основними інформаційними нормативно-правовими актами, якими керується Україна у сфері регулювання діяльності цивільної авіації, відносяться наступні: Повітряний кодекс України, Закон України "Про транспорт", Указ Президента України від 11 червня 1998 року № 615 "Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу", Указ Президента України від 18 жовтня 2000 року № 1143 "Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 27 вересня 2000 року "Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України", Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (1944 р.), додатки до неї та інші документи ІКАО, та ін.

Отже, впровадження Повітряного кодексу України від 19.05.2011 р. № 3393-VI позитивно відобразилося на внутрішній організації галузі авіації, а також створило сприятливі умови для підтримання належного рівня розвитку авіаційного транспорту та безпеки авіації, задоволення життєво важливих потреб держави, народного господарства та населення у повітряних перевезеннях, забезпечило конкурентоспроможність підприємств авіаційного транспорту на внутрішньому та міжнародному ринку авіаційних послуг.

#### *Література:*

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
2. Сисенко Наталія. Новий Повітряний кодекс: навіщо він Україні? // дата звернення 06.09.2010. – Режим доступу: <http://www.ier.com.ua/ua/publications/comments/?pid=2381>. – Назва з екрану

3. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002. – № 401. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-2002-p/page>.

УДК 341.229 (043.2)

**Жилкова А.А.,**  
студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Беглий О. В., к.ю.н.

### **ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА БОРТУ МІЖНАРОДНОЇ КОСМІЧНОЇ СТАНЦІЇ**

Кінець ХХ – початок ХХІ ст. – це новий етап розвитку космічної діяльності. Особливе місце в цьому процесі займають питання забезпечення безпеки на борту міжнародної космічної станції (далі – МКС) – спільного міжнародного проекту, створення якого було розпочато в 1988 р. і продовжується як приклад співробітництва аерокосмічних агентств Росії, США, Японії, Канади, Бразилії та Євросоюзу.

В сучасній політичній теорії та науці міжнародного космічного права часто вживається термін "космічна безпека". Дане поняття має кілька значень, серед яких найбільш розповсюдженими є наступні: 1) технічна і правова захищеність космічних активів; 2) здатність збройних сил захищатись від нападу з використанням космічних систем навігації і зв'язку (аерокосмічна безпека); 3) відсутність загроз для наукової, телекомунікаційної, а в перспективі – і для економічної діяльності в космічному просторі; 4) стан космічної інфраструктури, який вважається "безпечним" для інтересів держави [4].

Кожне з цих значень має на увазі ситуацію, коли виникає небезпека для діяльності космічних апаратів. Джерелом небезпеки може бути діяльність (дії або бездіяльність) ворожої сторони, природні перешкоди або зіткнення з космічним сміттям. Разом з тим до поняття "космічна безпека" не входить поняття "безпека космонавтів" або "безпека члена екіпажу МКС".

Деякі положення щодо забезпечення безпеки на борту МКС містить Кодекс поведінки екіпажу МКС (далі – Кодекс космонавтів). Так до основних обов'язків командира МКС під час здійснення польоту належить забезпечення виконання процедур з фізичного захисту та інформаційної

безпеки, забезпечення порядку та забезпечення охорони здоров'я і гарного самопочуття членів екіпажу, включаючи рятування і повернення екіпажу [3, р. III п. А]. Ці положення є новими та представляють інтерес для науки міжнародного космічного права, бо раніше, наприклад, положень стосовно фізичного захисту та інформаційної безпеки не було в жодному міжнародному договорі.

Однак все ж таки основне місце займають питання, пов'язані з рятуванням космонавтів. Рятування космонавтів як один з головних принципів космічної діяльності було закріплено в Договорі про космос 1967 року. ст. 5 Договору розглядає космонавтів як "посланців людства", яким на випадок аварії, лиха та вимушеної посадки на території іншої держави або у відкритому морі буде надано необхідну допомогу [1, ст. 5]. Зазначений принцип набув свого розвитку та конкретизації в Угоді про рятування космонавтів, повернення космонавтів і повернення об'єктів, запущених у космічний простір 1968 року (далі – Угода про рятування).

Ця Угода складається з преамбули та десяти статей і включає в себе зобов'язання держав-членів стосовно інформування влади запускаючої держави та Генерального секретаря ООН про виявлені інциденти та надзвичайні події, пов'язані з космічними об'єктами та такі, що супроводжуються приземленням або приводненням такого об'єкта в межах території, що знаходиться під юрисдикцією будь-якої держави, чи в місцях, які не є під юрисдикцією жодної з держав, пошуку та порятунку екіпажів пілотованих космічних об'єктів (за наявності необхідних умов і можливостей), а також безперешкодного і негайного повернення членів цих екіпажів (космонавтів) владним структурам держави, що запустила пілотований космічний об'єкт [2, ст. 2, 3, 4].

Угода про рятування 1968 року передбачає з метою ефективного проведення операцій з рятування також співпрацю з владою, яка здійснила запуск. Спільні операції при цьому провадяться під керівництвом і контролем держави, на території якої приземлився космічний корабель.

Все ж варто визнати, що перераховані зобов'язання можуть стати "мертвою буквою", якщо вони не будуть підкріплені відповідними організаційно-правовими та технічними засобами. Так розбіжності в системах функціонування космічних кораблів на МКС можуть призвести до того, що буде неможливо надати взаємодопомогу і провести рятувальні операції на небесних тілах. Тому світове співтовариство повинно прийняти міжнародно-правові норми, які б не допускали неможливості надання допомоги членам екіпажу МКС.

Таким чином, основне місце в міжнародному космічному праві зай-

мають питання, пов'язані із забезпеченням безпеки членів екіпажу МКС. Правова база в даному випадку складається з Договору про космос 1967р., Угоди про рятування 1968 р. та Кодексу космонавтів. Однак існує ряд проблем, які потребують негайного вирішення. Однією з них є неможливість надати взаємодопомогу та провести рятувальні операції через розбіжності у системах функціонування космічних кораблів.

#### *Література:*

1. Про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла: Договір, прийнятий 10 жовтня 1967 р. [Електронний ресурс] Верховна Рада України: Інформ. сервер.– Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_480](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_480).
2. Про рятування космонавтів, повернення космонавтів і повернення об'єктів, запущених у космічний простір: Угода, прийнята 3 грудня 1968 р. [Електронний ресурс] Верховна Рада України: Інформ. сервер.– Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_483](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_483).
3. Кодекс поведінки екіпажу міжнародної космічної станції.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.federalspace.ru/main.php?id=280&did=1059>.
4. Фененко А. Конкуренция в космосе и международная безопасность / А. Фененко.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.intertrends.ru/eighteenth/004.htm#note3>.

УДК 347.82:656.7.01:061.25(100)(043.2)

**Захарик А.М.,**  
студент,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Малярчук Н.В., к.ю.н.

### **АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

З розвитком авіації розвиваються комерційні перевезення, останні в свою чергу потребують детальної правової регламентації. Саме регламентація комерційної діяльності міжнародних авіаційних перевезень прямо належить як до сфери дії міжнародного права, так і до дії вітчизняного законодавства. Надання права на здійснення міжнародних комерційних польотів є винятковою компетенцією держави. Вона контро-