

вої боротьби та об'єднання зусиль науковців для вирішення цієї проблеми дозволить знизити ризик виникнення терактів та підвищити рівень безпеки цивільної авіації.

#### *Література:*

1. Буткевич В.Г., Мицик В.В., Задорожний О.В. Міжнародне публічне право/ В.Г.Буткевич/ – К.: Либідь 2002.– 463 с.
2. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики/ Ю.Н.Малеев – М.: МО, - 1986.- 195 с.
3. Рижий В.И. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации – квазимеждународные правонарушения // Вестн. Киев, ун-та. Сер. Международ. Отношения и Международ. право.– 1982.– Вып.15.
4. Национальная и глобальная безопасность. Терроризм в мегаполисе: оценка угроз и защищенности./ под. общ. ред. Дворкина.В.З. Москва, – 2002.– С.12-13.

УДК: 656.091:656.7(043.2)

**Гула Ю.В.,**

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Корчак Н.М., к.ю.н., доцент

### **ЛІЦЕНЗУВАННЯ ТА СЕРТИФІКАЦІЯ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ**

Державне регулювання господарської діяльності у літературі визначається як діяльність держави в особі компетентних органів по регулюванню розвитку економіки у відповідності з потребами суспільства на основі поєднання загальнодержавних, компетентних та приватних інтересів учасників ринкового обігу [1, с.72].

Державне регулювання здійснюється у різноманітних формах, серед яких використовується планування, управління, нормативне регулювання, контроль.

Ліцензування є одним із форм державного регулювання. Так ліцензіатом може бути суб'єкт господарювання, який отримав ліцензію на певний вид господарської діяльності, а ліцензування, законодавцем визначається як видача, переоформлення та анулювання ліцензій, видача дублікатів ліцензій, ведення ліцензійних справ та ліцензійних реєстрів,

контроль за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов, видача розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов, а також розпоряджень про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування [3, ст.1].

Надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом є видом господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню та експлуатації, та здійснюється суб'єктами, які мають статус експлуатанта.

Щодо визначення самого терміну експлуатанта, слід керуватися нормами Повітряного кодексу України. Так відповідно до ст. 1 під ним можуть розуміти особи, організація або підприємство, що експлуатує повітряні судна або пропонує свої послуги в галузі [2, ст.1].

Головним методом, вдаючись до якого, держава забезпечує необхідний контроль за діяльністю експлуатанта, є сертифікація експлуатанта. У наказі затвердженого головою Державіаслужби, сертифікація експлуатанта визначається як офіційна процедура щодо перевірки здатності експлуатанта забезпечити відповідність установленим вимогам з забезпечення безпеки авіації.

Оперативне регулювання діяльності експлуатантів здійснюється шляхом видання експлуатаційних директив, тобто повітряним суднам, які знаходяться у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України та не обладнані певними штатними приладами авіагоризонтів, виконуючи авіаційні роботи заборонено [4, п.4.1.4.].

Проведення сертифікації та нагляд за діяльністю експлуатантів здійснює Державна служба України яка, зокрема, має право припинити або анулювати чинність сертифіката експлуатанта.

Контроль за додержанням вимог законодавства у сфері ліцензування здійснюється плановими та позаплановими перевітками спеціально уповноваженим органом з питань ліцензування, таким органом є Державіаслужба України.

За законом України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності", встановлено правове регулювання господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, відповідно до ліцензійних умов. До цих умов відносяться і спеціальні акти, зокрема, спільний наказ Держкомпідприємництва та МТУ від 26.11.01 р. "Про ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом", Спільний наказ Держкомпідприємництва та МТУ від 26.11.01р. "Про ліцензійні умови провадження господарської діяльності з виконання авіаційно-хімічних робіт" та Спільний наказ Держкомпідприємництва та МТУ від

01.07.02р. "Про Порядок контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом та Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з виконання авіаційно-хімічних робіт".

Таким чином можна зробити висновок, що ліцензування та сертифікація (експлуатанта) є одними із форм державного регулювання. Повітряний кодекс а також закони України визначають поняття ліцензіат, експлуатант, а також термін ліцензування та сертифікація. Державна авіаційна служба України надає послуги щодо сертифікації експлуатанта, та видає директиви на обладнання певними штатними приладами авіагоризонтів.

На сьогоднішній день Держадміністрацією видано п'ять експлуатаційних детективів, а також станом на 21 вересня 2012 року, існує 90 авіакомпаній, які мають діючий сертифікат експлуатанта.

#### *Література:*

1. Основи господарської діяльності. навч. посібник / Корчак Н.М., Жук Л.А., Жук І.Л., Неживець О.М., Грибенюкова Г.В., Козирєва В.П., Сопілко І.М., Тараненко Ю.О., Тимкович І.І., Великанова М.М.– К.: Кондор, 2012.– 488 с.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. // Відомості Верховної Ради України.– 2011.– № 48-49.– Ст. 446.
4. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 01.06.2000р. // Відомості Верховної Ради України.– 2000.– №36.– Ст. 299.
5. Про затвердження правил сертифікації експлуатанта: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 20.09.2005 р. №684 (зарєєстрований Міністерством юстиції України від 22.12.2005 р. № 1545/11825) [електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1545-05>.

Гуц М.А.,  
студентка,  
Маріупольський державний університет, м. Маріуполь  
Науковий керівник: Колосов Р.В., к.ю.н., доцент

### **ПРОБЛЕМИ ТЕХНОГЕННОГО ЗАБРУДНЕННЯ НАВКОЛОЗЕМНОГО КОСМІЧНОГО ПРОСТОРУ**

Актуальність теми. Техногенна діяльність у навколоземному просторі в останні десятиліття значно активізувалася і її вплив на стан космосу постійно зростає. Тут у даний час працює велика кількість космічних апаратів і систем, що забезпечують потреби теле- і радіокомунікацій, діагностики і прогнозування погоди, транспорту енергії, дистанційного зондування Землі, навігації. Практично постійно в космосі знаходяться населені орбітальні апарати, створюється міжнародна багатофункціональна космічна станція. У результаті активної промислової діяльності навколоземний простір усе більше піддається забрудненню електромагнітним випромінюванням, викидами речовини і плазми, уламками орбітальних апаратів. Порушення екологічного стану середовища відбуваються в результаті запусків космічних апаратів, космічних аварій, роботи двигунів орбітальної корекції, дезінтеграції космічних систем, що відпрацювали. Все це призводить до техногенного забруднення навколоземного космічного простору, яке є небезпечним не тільки для космосу, а й для довкілля Землі.

Питання про засмічення навколоземного космічного простору "космічним сміттям" виникло понад півстоліття тому, з початком запусків штучних супутників в кінці 50-х років. Але лише в 1993 році проблема отримала офіційний міжнародний статус.

Під космічним сміттям мають на увазі всі штучні об'єкти та їх фрагменти в космосі, які вже несправні, не функціонують і ніколи більше не зможуть служити ніяким корисним цілям, але є небезпечним фактором впливу на функціонуючі космічні апарати, особливо пілотовані [1]. В деяких випадках великі об'єкти космічного сміття можуть представляти пряму небезпеку для Землі – при їх неконтрольованому сході з орбіти, неповному згоранні при проходженні щільних шарів атмосфери Землі і потрапляння уламків на населені пункти, промислові об'єкти, транспортні комунікації і т. ін.

Проблема засмічення навколоземного космічного простору "космічним сміттям" з теоретичної точки зору, виникла по суті відразу після запуску перших штучних супутників Землі в кінці п'ятдесятих років.