

сценаріїв освоєння космосу в майбутньому. Існують оцінки, так званий "каскадний ефект", який в середньостроковій перспективі може виникнути від взаємного зіткнення об'єктів і часток "космічного сміття". Ефективних заходів захисту від об'єктів космічного сміття розміром більше 1 см в поперечнику практично немає.

Ефективних практичних заходів по знищенню космічного сміття на орбітах понад 600 км на цьому рівні технічного розвитку людства не існує. Хоча в ряді інших розглядалося, наприклад, проект супутника, який буде шукати уламки і випаровувати їх потужним лазерним променем або наземний лазер, який повинен гальмувати уламки для входу та подальшого згорання їх в атмосфері, або апарат, який буде збирати сміття для його подальшої переробки. Разом з тим актуальність завдання забезпечення безпеки космічних польотів в умовах техногенного забруднення навколоземного космічного простору (ОКП) і зниження небезпеки для об'єктів на Землі при неконтрольованому входженні космічних об'єктів в щільні шари атмосфери і їх падінні на Землю стрімко зростає. Тому в забезпечення вирішення цієї проблеми міжнародне співробітництво з проблематики "космічного сміття" розвивається за такими пріоритетними напрямками: екологічний моніторинг ОКП, включаючи область геостационарної орбіти (ДСО): спостереження за "космічним сміттям" і ведення каталога об'єктів "космічного сміття"; математичне моделювання "космічного сміття" і створення міжнародних інформаційних систем для прогнозу засміченості ОКП і її небезпеки для космічних польотів, а також інформаційного супроводу подій небезпечного зближення КО та їх неконтрольованого входу в щільні шари атмосфери; розробка способів і засобів захисту космічних апаратів від впливу високошвидкісних частинок "космічного сміття"; розробка та впровадження заходів, спрямованих на зниження засміченості ОКП. [1]

У цілому у проблеми космічного сміття як у всякої складної і актуальної проблеми існує кілька вимірів: наукове, технічне, юридичне, екологічне та ін Незважаючи на те, що ця тематика приваблює увагу багатьох національних дослідницьких центрів, космічних агентств і з різним ступенем заглибленості періодично обговорюється на численних комітетах і комісіях міжнародних організацій, таких як Міжнародна астронавтична федерація (IAF), Комітет з дослідження космічного простору Міжнародної ради

наукових союзів (COSPAR), Міжнародний телекомунікаційний союз (ITU), Міжнародний інститут космічного права (ICJ) та інших, видається, що останнім часом спільна скоординована діяльність двох міжнародних органів в "технічному" і "політико-правовому" вимірах даної проблеми вивела її розуміння на якісно новий рівень. Це Міжагентського координаційний комітет з космічного сміття (IADC) та Науково-технічний підкомітет Комітету ООН з використання космічного простору в мирних цілях (STCS UN COPUOS) [2].

Враховуючи все вищесказане, вважаю, що завдяки спільним зусиллям провідних космічних держав проблема космічного сміття буде успішно вирішуватися, а безпеку космічних польотів – неухильно підвищуватися.

Література

1. Комічні новини голос Росії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ruvr.ru/main.php? &q=132499&cid=23&p=29.09.2009](http://www.ruvr.ru/main.php?&q=132499&cid=23&p=29.09.2009)
2. Навколоземній орбіті потрібна прибирання [Електронний ресурс] // Наука – GZT.RU – Режим доступу: www.gzt.ru/science/2006/01/23/211303.html
3. Космічний бум. [Електронний ресурс] // Телестудія Роскосмоса – Режим доступу: tvroskosmos.ru/frm/vestidata/2009/vesti14_02_9_1.php

УДК 341:347.8 (043.2)

Терещенко Н. М.,
старший викладач,
Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

ВПЛИВ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА РОЗВИТОК ДЖЕРЕЛ ПОВІТРЯНОГО ТА МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Специфіка відносин, які регулюються нормами повітряного (ПП) та міжнародного повітряного права (МПП) призвела до взаємопроникнення системи джерел ПП кожної окремої держави

та системи джерел МПП. Слід сказати, що інтеграційні процеси, які розвиваються з початку 50-х років минулого століття в усьому світі суттєво вплинули на розвиток цих двох систем.

Для початку необхідно відмітити, що активний розвиток МПП починається з прийняття Паризької конвенції про повітряні сполучення 1919 року, яка вперше закріпила повний і виключний суверенітет кожної держави стосовно повітряного простору над її територією (ст.1) [1, ст.430] .

Поступове формування системи джерел МПП сьогодні дозволяє розділити їх на декілька груп, в залежності від їх змісту, призначення, кількості учасників, сфери дії. Важливим є те, що МПП є комплексною галуззю, і відповідно, система його джерел включає норми міжнародного публічного права: Чиказька конвенція 1944 року, та норми міжнародного приватного права: Варшавська конвенція 1929 року, Монреальська конвенція 1999 року. Наприклад, в конвенціях з міжнародного приватного повітряного права визначені основні вимоги до документів про перевезення, права відправника на розпорядження вантажем в процесі слідування, порядок видачі вантажів, відповідальність перевізника перед пасажирами та власником вантажу [3, с.232]. Саме така ознака, як комплексність МПП дозволяє поєднати внутрішні та міжнародно-правові норми для ефективного регулювання відповідних відносин. Виходячи з даної тези слід розглядати і зміст ПП в межах кожної держави. Повітряне право України включає не лише норми публічно-правові, а й такі, що регулюють цивільні, господарські та інші відносини.

Вплив інтеграційних процесів на розвиток МПП полягає, в першу чергу, в тому, що перші документи, які виникають в галузі цивільної авіації мають регіональний характер (напр. Гаванська (Панамериканська) конвенція про комерційну авіацію 1928 року). В подальшому міжнародні конвенції, що регулюють і приватно-правові і публічно-правові відносини в галузі авіації носять універсальний характер, що сприяє проникненню їх норм у внутрішнє право держав світу.

Особливої уваги слід приділити концепціям регулювання діяльності цивільної авіації та повітряних перевезень в межах Європейського Союзу(ЄС). ЄС формує повітряне законодавство, що є спільним для держав -членів, а також асоційованих держав,

шляхом введення єдиних стандартів, мінімальних або універсальних, а також шляхом приєднання до універсальних міжнародних договорів. Важливим прикладом цього процесу є створення Єдиного європейського неба, що дозволяє уніфікувати і спростити повітряне сполучення між державами-членами.

Необхідно згадати також про те, що для забезпечення діяльності цивільної авіації, необхідно було створити цілу систему технічних норм та стандартів, які мають універсальний характер (стандарти ICAO), або регіональний характер (стандарти ЄКЦА). Велику роль у МПП відіграють стандарти, рекомендована практика, процедури, які приймаються Радою ICAO, що відомі під загальною назвою "міжнародні авіаційні регламенти" [2, с.503]. Технічні стандарти мають бути відображені у ПП держав-учасників і, таким чином, прямо впливають на розвиток національного ПП.

В системі джерел національного ПП також можна розглянути декілька груп. По-перше, це міжнародні договори. До них відносять універсальні, регіональні та двосторонні міжнародні угоди. Відносно ПП України слід зазначити, що розвиток інтеграційного процесу в межах СНД, в межах євроінтеграції вплинули на розширення договірної бази. Зокрема, частину двосторонніх угод замінили регіональні документи: Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення, від 1 грудня 2005 року, Рішення про Концепцію гармонізації національних систем організації повітряного руху держав-учасниць Співдружності Незалежних держав, від 19 вересня 2003 року та ін. Другу групу національних джерел ПП становлять технічні стандарти, про які вже згадувалось. Їх необхідно відокремити, оскільки вони становлять ту частину національного ПП, яка забезпечує безпеку діяльності цивільної авіації в усіх її аспектах та дозволяє повітряним суднам України здійснювати міжнародні польоти. Третю частину системи джерел ПП України складають внутрішньо-національні акти. Їх також можна класифікувати та юридичною силою згідно вимог національного законодавства. Важливим є те, що розвиток сучасного ПП в Україні здійснюється згідно з вимогами розвитку діяльності авіації і світі та відповідно до світових тенденцій.

Особливо слід відмітити прийняття нового Повітряного кодек-

су України від 19 травня 2011 року. Цей документ є значно більш прогресивним ніж перший Повітряний кодекс і вже частково відповідає загальносвітовим процесам. Більшої уваги приділили діяльності авіаперевізників, закріпили загальні вимоги та процедури щодо відповідальності, визначили загальні вимоги та умови сертифікації.

Література

1. Міжнародне право: основні галузі: підручник / За ред. В. Г. Буткевича. – К. : Либідь, 2004. – 816 с.
2. Международное право: Учебник / Отв. ред. Ю.М.Колосов, В. И. Кузнецов. – М. : Международные отношения, 1995. – 608с.
3. Международное частное право: Учебник. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Юристъ, 1999. – 408 с.

УДК 347.82(477):341:061.1(043.2)

Алісова Е. Є.,
студентка,

Національний університет "Юридична академія України
ім. Ярослава Мудрого", м. Харків
Науковий керівник: Анакіна Т. М., к.ю.н.

ЩОДО ПИТАННЯ "ЄДИНОГО НЕБА" УКРАЇНИ ТА ЄС

Зниження транспортних витрат удвічі, підвищення показників безпеки цивільних польотів принаймні вдесятеро та суттєве зменшення впливу на довкілля – це головні переваги Єдиного Європейського неба – концепції, яка об'єднує цивільну авіацію навколо простих і єдиних правил керування польотами.

На даний момент Україна має на меті досягнення концепції "Єдине небо" шляхом підписання угоди з ЄС, це включить Україну у великий європейський ринок авіаперевезень з усіма можливими вимогами і вигодами. Розшириться доступ до повітряного транспорту для українців, а також доступ до вітчизняної торгівлі та туризму з боку громадян інших держав. Але перш ніж повністю "відкрити" небо, необхідно зміцнити національні авіакомпанії тому що українські авіакомпанії надто малі для того, щоб існувати

як окремі учасники ринку, тому їм доведеться об'єднуватися в певні альянси з іншими компаніями. Саме через це існує побоювання що "відкриття" неба завдасть шкоди українським авіакомпаніям. Також ЄС рекомендує наразі Україні застосовувати, на додаток до системи ІКАО, створену в ЄС систему ліцензування/сертифікації льотного складу та сертифікації обладнання.

Наразі пройшло вже 7 раундів переговорів щодо "відкриття" неба. Сторони обіцяють підписати угоду до кінця 2013 року.

Насправді повне виконання концепції "Єдине небо" можливо не раніше ніж через три-чотири роки. Адже цієї осені планується затвердити тільки текст угоди. У наступному році договір може бути підписаний, після чого його повинні ратифікувати всі члени ЄС і Україна, а це буде довготривалий процес.

Україна ж у свою чергу готувалася до підписання концепції про "Єдине небо" з грудня 2007 і до 2011 року, після чого процес був призупинений і знову відновлений лише через рік.

На даний час українська авіаційна транспортна система перебуває на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для упродовження в Україні концепції "Єдиного неба" приведено у відповідність із стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом. Інтеграція у спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства, є сьогодні одним із пріоритетів розвитку галузі.

Наразі Україна має зобов'язання за багатьма міжнародними договорами у рамках міжнародного повітряного права. Однак важливим залишається питання щодо утвореного дисбалансу між реальними вимогами до цивільної авіації. Сьогодні з огляду на участь України в ряді міжнародних організацій і агенцій, прагнення щодо євроінтеграції і нові можливості для національних перевізників, та існуючою авіаційною системою в Україні і нормативною базою, що регулює її діяльність. Одним з основних питань на сьогодні є поступова адаптація національної законодавчої бази до міжнародних конвенцій та угод.

Так, зокрема, Україна першою серед країн СНД отримала доступ до основного механізму трансформації та адаптації систем держкерування країн-претенденток ЄС до вимог Європейського