

додержанням законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху, згідно з Положенням про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ, постає Державна автомобільна інспекція МВС України та її структурні підрозділи: Департамент Державтоінспекції МВС України (на правах Головного управління), управління (відділи) Державтоінспекції Головних управлінь МВС України у Автономній Республіці Крим, м. Києві та Київській області, управлінь МВС в областях, м. Севастополі, відділи (відділення) Державтоінспекції районних і міських органів внутрішніх справ. До складу окремих структурних підрозділів ДАІ входять стройові підрозділи дорожньо-патрульної служби, реєстраційно-екзаменаційні підрозділи, автотехнічна служба.

Об'єктом управління є суспільні відносини, які виникають у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Суспільні відносини виникають, змінюються і припиняються стосовно громадян України, іноземних громадян та осіб без громадянства – пішоходів та водіїв (учасники дорожнього руху); транспортних засобів (засоби забезпечення дорожнього руху); доріг.

Метою управління постає упорядкування об'єкта управління, тому воно наповнене організаційним змістом [2].

Дорожній рух визначено як певна сфера суспільних відносин, що виникає з приводу задоволення соціальних і виробничих інтересів як самого суспільства, так і його членів.

Вдосконалення правового регулювання державного управління безпекою дорожнього руху – розширення дозволу у нормах, які регламентують компетенцію органів виконавчої влади; врегулювання окремих прав та обов'язків учасників дорожнього руху дозволами. Зміна характеру державно-управлінських відносин обумовлює необхідність врегулювання сфери забезпечення безпеки дорожнього руху не тільки переважно нормами-зобов'язаннями, а й заборонними та нормами-дозволами.

Література

1. Конституція України. Прийнята 28.06.1996 / Верховна Рада України. Офіц. Вид. – К. : Україна, 1996. – 54 с.

2. Науково-практичний коментар до Закону України "Про міліцію". – Київ: Українська академія внутрішніх справ, 1996. – 147 с.

3. Про дорожній рух: Закон України // Зібрання законодавства України. – 2003. – №22.

4. Про безпеку дорожнього руху: Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>

УДК 341.232:504.3.054(043.2)

Корнєєв Ю. В.,

к. ю. н., доцент,

Рогатюк А. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м Київ

МІЖНАРОДНА СПІВПРАЦЯ У СФЕРІ БОРОТЬБИ ІЗ ЗАСМІЧЕННЯМ КОСМІЧНОГО ПРОСТОРУ

Під космічним сміттям маються 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. Матеріали, об'єкти космічного сміття можуть представляти пряму небезпеку і для Землі – при їх неконтрольованому сході з орбіти, неповному згорянні при проходженні щільних шарів атмосфери Землі і випаданні уламків на населені пункти, промислові об'єкти, транспортні комунікації і т. п.

Проблема засмічення навколоземного космічного простору "космічним сміттям" як чисто теоретична виникла по суті відразу після запуску перших штучних супутників Землі в кінці п'ятдесятих років. Офіційний статус на міжнародному рівні вона отримала після доповіді Генерального секретаря ООН під назвою "Вплив космічної діяльності на навколишнє середовище" 10 грудня 1993 р., де особливо відзначено, що проблема має міжнародний, глобальний характер: немає засмічення національного навколоземного космічного простору, є засмічення космічного простору Землі, однаково негативно впливає на всі країни [3].

Необхідність заходів щодо зменшення інтенсивності техногенного засмічення космосу стає зрозумілою при розгляді можливих

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 згоряння 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: tvroscosmos.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