

Зелена книга. Системний перегляд якості державного регулювання «Вимоги з безпеки авіації при новому будівництві житлових та громадських будівель». URL: <https://regulation.gov.ua/book/103-zelena-kniga-vimogi-z-bezpeki-aviacii>

2. Про затвердження Порядку погодження місця розташування та висоти об'єктів на приаеродромних територіях та об'єктів, діяльність яких може вплинути на безпеку польотів і роботу радіотехнічних приладів цивільної авіації: наказ Міністерства інфраструктури України від 30 лист. 2012 р. № 721. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2147-12>

UDC 347.85(043.2)

Vats I.O., Rossomakha I.D., Students,
the Faculty of Management of Foreign Economic Activity,
National Aviation University, Kyiv
Scientific advisor: Myronets O. M., Senior Lecturer

LEGAL ISSUES OF SPACE DEBRIS

Nowadays, in the era of scientific and technological revolution, space debris is one of the most prominent problems associated with space activities. This problem is the most relevant and unify interests of all countries of the world, without exception. As a result, of poorly controlled activities of launching states, the amount of space debris in orbits is growing. Every year, the number of starts of aircraft into the space increases but at the same time, the number of the space debris left by them growth. This significantly increases the risks of unintentional destruction and the cost of insurance of spacecraft, reduces the profitability of space programs. The theses discuss the problem of underdevelopment of the legal framework of the governing of the disposal of the waste of the space object and the ways of its solution.

The term “space debris” includes all artificial objects and their fragments in space, that are already malfunctioning or do not function, and will never be able to serve any useful purposes, but are a dangerous factor in influencing functioning spacecraft (objects as big as spent satellites, ejected instrument covers, upper stages of rockets, and as small as paint particles, fuel droplets and tiny fragments left after explosions and collisions). In other words, anything becomes space debris the moment it is launched into space. As currently there is no clearly established method for ADR (Active Debris Removal), every object is doomed to orbit Earth for eternity [1; 2].

Therefore, based on the above, we can conclude that space debris can lead to terrible accidents in outer space. For example, in 2009, nearly 500 miles above Siberia, two satellites collided at some 22,300 mph, bursting into a cloud of thousands of pieces of debris. The culprits of this high-speed accident were the inactive Russian satellite Cosmos 2251 and the active U.S. – based communication satellite Iridium 33. Their catastrophic end was the first known time that two satellites collided in space, and a startling reminder of the growing problem of space junk [3]. Moreover, the issue of space debris was highlighted again in 2013 ago with the collision of Ecuador's first and only satellite in orbit, Pegasus, and particles from the fuel tank of a Soviet rocket over the Indian Ocean [4].

It probably contributed to the public awareness of the issue of space debris more than any other collision and stimulated more media attention. Each of these examples raises slightly different legal issues in the context of the current international, European and UK legal framework such as: United Nations (UN) Treaties. In the past, international space laws have been created under the auspices of the UN Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS). To date, three treaties with potential relevance to orbital debris issues have entered into force: 1) the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies, October 10, 1967 (the Outer Space Treaty); 2) the Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects, September 1, 1972 (the Liability Convention); 3) the Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space, September 15, 1976 (the Registration Convention). Three articles in the Outer Space Treaty contain language pertinent to orbital debris issues. Article VI declares, "States party to this treaty shall bear international responsibility for national activities in outer space". Article VII makes states party to the treaty internationally liable for damage caused by objects (and the component parts of those objects) that they launch or have launched into space. Finally, Article IX allows states that have reason to believe that a planned activity or experiment would cause potentially harmful interference with other space activities to "request consultation" concerning the activity or experiment [5, p.185-186].

Although these three UN treaties deal with some of the issues raised by the presence of orbital debris, many other debris-related issues are not addressed. For example, the treaties do not address the potential need for measures to reduce the creation of new debris. In addition, some of the issues that are raised in the treaties are difficult to apply to debris. For example, the liability convention assigns liability based on

ownership of the objects involved, but the origin of the vast majority of debris objects that are not cataloged cannot be determined. Even where the treaties may be applicable to debris issues, interpretation is often difficult because the existing space law treaties simply do not mention “space debris” anywhere [5, p. 186]. The closest related, applicable and rather vague term in the treaties is that of “space object”. Nevertheless, the treaties do not define what exactly a “space object” is and they do not consider the nature of the space object in applying these important legal consequences to it. As a result, unauthorized targeting or removal of a space object could create hostile conflict. Therefore, international space law does not contain any provisions that could form the basis for a legal distinction between valuable spacecraft and supposedly worthless space debris. Even if satellites were to become non-functional or to catastrophically break up into separate fragments, these will still constitute a “space object” for the treaties and carry with them all legal consequences thereof [6].

Despite some legal problems, there are a number of countries that are trying to reduce the amount of space debris and improve the condition of outer space. For example, JAXA, Japanese space agency, is testing an electronic space whip that stretches six football fields long, known as the electrodynamic tether (EDT), which helps collect space debris. And that is far from the only option. Other proposals include giant magnets, harpoons, and nets to safely whittle down the growing debris cloud [1].

As a result, it follows from the above that debris reduction measures enacted by any single nation will not be sufficient to prevent a growing future hazard. Therefore, the solution of this problem is an urgent necessity in the present conditions and should be universal, since its presence is a threat to all humanity in the future.

Literature

1. Space Debris Remediation: An International Relations Approach. Vienna, 08.06.2015. URL: https://www.researchgate.net/publication/293481473_Space_Debris_Remediation_An_International_Relations_Approach (date of access: 19.10.2019).

2. Константиновская Л.В. Экология космического пространства. URL: <http://www.astronom2000.info/different/zk/> (дата звернения: 19.10.2019).

3. Maya Wei-Haas. Space junk is a huge problem – and it’s only getting bigger. URL: <https://www.nationalgeographic.com/science/space/reference/space-junk/> (date of access: 19.10.2019).

4. Tim Robinson. Space debris: The legal issues. January 3, 2014. URL: <https://www.aerosociety.com/news/space-debris-the-legal-issues/> (date of access: 19.10.2019).

5. A Space Law and Orbital Debris. URL: <https://www.nap.edu/read/4765/chapter/14> p.185-186 (date of access: 19.10.2019).

6. Ward Munters. Space debris conundrum for international law makers. Astronautics. Issue № 1 (7) 2016. URL: <https://room.eu.com/article/space-debris-conundrum-for-international-law-makers> (date of access: 19.10.2019).

УДК 347.8:656.025:2-456:342.71(043.2)

Вербінець В.Е., Кожаненко Є.М., студентки,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Миронець О. М., старший викладач

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАГІТНИХ ЖІНОК ТА ВИЗНАЧЕННЯ ГРОМАДЯНСТВА ДІТЕЙ, ЯКІ НАРОДЖЕНІ НА БОРТУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

У наші дні авіаційний транспорт широко використовується у всьому світі. Перевезення пасажирів, багажу та вантажу повітряним транспортом значно спрощує життя людини. На сьогодні авіаційна галузь здатна забезпечити технічну можливість комфортного перельоту різного роду пасажиром, включаючи навіть осіб, які перебувають у стані вагітності. Зважаючи на зростання кількості перевезень повітряним транспортом, питання правового регулювання вказаного питання не втрачає своєї актуальності.

Відповідно до пункту 9 підрозділу 2 розділу VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу від 26 листопада 2018 р. № 1239 (далі по тексту – Правила), вагітні жінки можуть бути прийняті до перевезення повітряним транспортом за умови, якщо строк вагітності у них не перевищує 35 тижнів, а в разі багатоплідності – 32 тижнів. Умови перевезення вагітних жінок встановлюються правилами авіаперевізника. Перевозити породіль та новонароджених дітей у перші 7 днів після пологів та народження дитини узагалі не рекомендується (пункт 10 підрозділу 2 розділу VIII Правил).

Вказаний підхід зумовлений тим, що пологи у людини за звичайних умов відбуваються наприкінці 40 тижня вагітності (строкові, або своєчасні пологи). Переважна більшість пологів перебігає без ускладнень. Пологи, що відбуваються після 28 тижня вагітності, називають передчасними [1], що може бути зумовлено авіаперельотом. Серед основних причин варто назвати: 1) зміна тиску. Зазвичай це явище спостерігається під час злету та посадки літака, оскільки вагітні жінки дуже чутливі до зміни атмосферного