

Гавва С.К., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Дей М.О., к.ю.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ШТУЧНИХ КОСМІЧНИХ ОБ'ЄКТІВ

У даний час загальноприйнятого визначення поняття космічного об'єкта в чинному міжнародному космічному праві немає. У міжнародних правових актах і науковій літературі зустрічаються такі терміни як «космічний апарат» або «космічний об'єкт». При цьому мається на увазі технічний пристрій, створений людиною і призначений для використання в космічному просторі, а також на небесних тілах. Але оскільки він є створеним людиною, а не природнім, можна вважати його штучним космічним об'єктом. Стаття 1 Конвенції про реєстрацію об'єктів, що запускаються в космічний простір, прийнята 1975 року, вказує що термін «космічний об'єкт» включає складові частини космічного об'єкта, а також засіб його доставки і його частини [1].

За порядком встановлення правовий режим космічних об'єктів може бути легальним (законним) чи договірним. Більше йдеться про другий, який є прийнятним для міжнародного співтовариства. Міжнародно-правовий режим космічних об'єктів визначено рядом міжнародно-правових документів, як джерел міжнародного космічного права: Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла, Угоду про діяльність держав на Місяці та інших небесних тілах, Резолюцію Генеральної Асамблеї ООН 37/92 «Принципи використання державами штучних супутників Землі для міжнародного безпосереднього телевізійного мовлення» від 10 грудня 1982 р., Конвенція про реєстрацію об'єктів, які запускаються в космічний простір (Нью-Йорк, 14 січня 1975 р.), Угода про спасання космонавтів, повернення космонавтів і повернення об'єктів, які запуснені в космічний простір (22 квітня 1968 р.) та іншими [2, с. 6].

Реєстрація космічних об'єктів передбачена Конвенцією про реєстрацію об'єктів, що запускаються в космічний простір від 14 січня 1975 року. Нормами цієї Конвенції встановлюється національна і міжнародна реєстрація космічних об'єктів. Стаття 1 цього документу встановлює термін «запускаюча держава», що означає держава, яка здійснює або організовує запуск космічного

об'єкта та держава, з території або установок якої здійснюється запуск космічного об'єкта [1]. Стаття 1 Конвенції про міжнародну відповідальність за шкоду, заподіяну космічними об'єктами від 1972 року містить аналогічне положення. Тобто юрисдикція держави реєстрації щодо зареєстрованого об'єкта зберігається на весь період перебування його в космосі, а точніше - в польоті, маючи на увазі також знаходження його над територією іншої держави.

Проаналізувавши міжнародні документи можна сказати, що права власності на космічний об'єкт, його частини, встановлену на ньому апаратуру можуть належати кільком державам або міжнародній організації.

Відповідно до статті 2 Конвенції про реєстрацію об'єктів, що запускаються в космічний простір, коли космічний об'єкт запускається на орбіту навколо Землі або далі в космічний простір, запускаюча держава реєструє цей космічний об'єкт шляхом запису у відповідному реєстрі, який нею ведеться. Кожна запускаюча держава інформує Генерального секретаря Організації Об'єднаних Націй про заснування такого реєстру [1]. У випадку, якщо держава-учасниця Конвенції виявила штучний космічний об'єкт, вона повинна повідомити Генерального секретаря ООН про цю подію та повернути знайдений об'єкт державі-власниці. Якщо ж даний об'єкт не має розпізнавальних знаків, не зареєстрований або реєстрація була здійснена неправильно, то такий об'єкт поверненню не підлягає.

Оскільки Україна є космічною державою, вона активно бере участь у дослідженні космосу та запуску власних штучних космічних об'єктів, таких як супутники та власні космічні станції. На сьогодні Україна є партнером багатьох міжнародних космічних проєктів та учасником інтернаціональних космічних досліджень. Крім того, Україна приймає та удосконалює вітчизняні нормативно-правові акти щодо цієї сфери науки. На сьогоднішній день в Україні діє Закон України «Про космічну діяльність» від 1997 року, що був прийнятий для урегулювання на рівні чинного законодавства України питань щодо усіх видів діяльності, пов'язаної з дослідженням та використанням космічного простору, а також для визначення загальних правових засад щодо здійснення космічної діяльності в Україні та під юрисдикцією України поза її межами [3].

Отже, дослідження космосу займає одну з визначних ланок сучасної науки. Для того, щоб ця діяльність відбувалася на правових підставах та була легальною, міжнародне співтовариство підписало ряд нормативних документів, в яких особливе місце належить правовому статусу штучних космічних об'єктів. Звичайно,

наукові відкриття не стоять на місці і внаслідок технічного прогресу деякі акти стають застарілими і їх потрібно дещо оновлювати відповідно до часу, в якому ми живемо. Крім того, в космосі можуть виникати різні ситуації, а отже взаємопідтримка всіх держав є дуже важливою на шляху кращого дослідження всесвіту.

Література

1. Конвенція про реєстрацію об'єктів, що запускаються в космічний простір. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_253#Text
2. Шишка Р.Б. Правовий режим космічних об'єктів. *Юридичний вісник «Повітряне та космічне право»*. 2015. № 2 (35). С. 5-9.
3. Про космічну діяльність: Закон України від 15 лист. 1996 р. № 502/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/502/96-%D0%B2%D1%80#Text>

УДК 656. 072:347.763(043.2)

Гавва С.К., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Устинова І.П., к.ю.н., доцент

ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА АВІАКАТАСТРОФИ В МІЖНАРОДНОМУ ПРАВІ

Авіатранспорт має переваги, які дозволяють йому бути найзатребуванішим транспортом в усі часи в порівнянні з іншими видами транспорту. Основними перевагами є його швидкість пересування, яка дозволяє перетинати тисячу кілометрів за короткий час, високий рівень обслуговування, а також необмеженість у виборі країни, куди не завжди можна дістатися іншим видом транспорту. Однак паралельно зі збільшенням кількості повітряних перевезень постійно зростає і кількість авіакатастроф. Аварії літака призводять до серйозних, часто смертельних травм пасажирів і членів екіпажу, а також до значних майнових збитків. Як наслідок, виникають правовідносини, пов'язані з відшкодуванням шкоди, заподіяної життю та здоров'ю пасажирів. Крім того, одним з можливих наслідків великих авіакатастроф часто є банкрутство авіакомпанії і початок неплатоспроможності останньої, яка проявляється, зокрема, у нездатності компанії провести всі необхідні виплати потерпілим сторонам. Саме тому держави приєднуються до відповідних міжнародних конвенцій і зобов'язують кожну авіакомпанію авіаперевізника страхувати свою відповідальність на ліміт, мінімальна сума якого визначається