

процедура (на національному та міжнародному рівні) ускладнить відносини і збільшить вартість фінансових послуг та страхування.

Враховуючи ситуацію яка склалась, сьогодні питання при набрання чинності Протоколом залишається відкритим, не відомо чи сприйме світовий бізнес космічних послуг таку систему на практиці. Проте Юридичний підкомітет з космосу продовжує роботу в даній галузі і вирішується питання щодо створення міжнародного органу для ведення реєстру, передбаченого Протоколом з космічного обладнання.

Література

1. Юзбашян М. Р. К вопросу о формировании международного космического частного права/ М. Юзбашян // Московский журнал международного права. -2008. – № 2 (70). – С. 139–171.

2. Волынская О. А. Последствия принятия Берлинского протокола по космическому имуществу 2012 года // Российский внешнеэкономический вестник. -2012. – № 9. – С.49–58.

3. Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, Кейптаун, 16 ноября 2001 года.

4. Протокол по вопросам, касающимся космических средств, к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, Берлин, 9 марта 2012 года.

УДК 341.226 (043.2)

Терлецька Н. В., заступник голови департаменту,
Державна авіаційна служба України

Шведа Н. І., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

АДАПТАЦІЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Адаптація українського законодавства до законодавства Європейського Союзу та норм міжнародного права відіграє важливу роль у прийнятті міністерствами, іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами господарського управління та контролю власних нормативно-правових актів. Від того, чи відповідають закони та інші нормативно-правові акти законодавству Європейського Союзу та нормам міжнародного права, залежить і прийняття зазначеними органами відомчих нормативно-правових актів, які, в свою чергу, відповідають цим нормам. Таким чином органи, що видають нормативно-правові акти, повинні при їх розробці враховувати відповідні директиви Європейського Союзу та міжнародні стандарти із відповідних питань [4, с.1].

Так, зокрема, при здійсненні правової експертизи та реєстрації нормативно-правових актів Міністерства транспорту (zareєстровано 16 актів) враховувались норми Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень [1], (Варшава, 12.10.2000, із змінами згідно Гаазького протоколу) [4, с.1]. Причому ця угода не могла порушувати чи змінювати правила, котрі склалися, та звичаї регулювання і регламентації договору міжнародного повітряного перевезення. Зважаючи на існування різних конвенцій про інші види транспорту можна стверджувати, що дія двох і більше міжнародних договорів ускладнює, а інколи й унеможлиблює уніфікацію правил та умов договору перевезення на будь-якому виді транспорту [3, с.96] .

Постає завдання: створити єдиний приватноправовий режим на міжнародному повітряному транспорті, кардинально не змінивши вже сталі правила і звичаї, тобто створити юридично нове, фактично не змінюючи старого. Причому новий правовий режим повинен бути визнаний міжнародним співтовариством у найкоротші терміни.

Для реалізації Концепції адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16.08.99 № 1496, за ініціативою Мін'юсту прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 16.05.2002 № 629 "Про внесення зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 р. № 731" [2].

Отже, на сьогодні прийняття зазначеної постанови сприяє забезпеченню відповідності нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади основним положенням законодавства Європейського Союзу, вдосконаленню нормотворчої діяльності зазначених органів та посиленню контролю за цією роботою, а також вжиттю додаткових заходів щодо її поліпшення [4, с.1] .

Однак, зважаючи, що це єдиний нормативно-правовий акт, який передбачає проведення робіт з адаптації "відомчих" нормативно-правових актів до законодавства ЄС, а також те, що на сьогодні по суті відсутня програма гармонізації національного законодавства із законодавством ЄС, то нагальним, є прийняття Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. Законом України від 21 листопада 2002 року схвалено Концепцію Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, якою передбачено, що проекти Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу та річні плани роботи з адаптації готуються Кабінетом Міністрів України та узгоджуються з Комітетом Верховної Ради України з питань Європейської інтеграції [4, с.1] .

На сьогодні однією з проблем приведення нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади України до законодавства Єв-

ропейського Союзу є відсутність належної організації цієї роботи з боку юридичних служб суб'єктів нормотворення.

Саме прийняття Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу як програмного документа сприятиме поступовому та планомірному процесу адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, оскільки на сьогодні щорічні плани роботи з адаптації формуються при відсутності продуманого, системного, науково обґрунтованого підходу до їх розробки та носять вибірко-вий, непослідовний характер.

Література

1. Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_181.

2. Про внесення зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 р. № 731: Постанова Кабінету Міністрів України від 16.05.2002 № 629 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_181.

3. Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень : навч. посіб. / О. В. Столярський. – К. : Знання, 2012. – 318 с.

4. Проблеми приведення нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади України до законодавства Європейського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.minjust.gov.ua/47> (офіційний веб-сайт).

УДК 504.06:347.82(043.2)

Ульянкін Н. В., адвокат,

м. Сміла, Черкаська область

Терещенко О. С., студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ БЕЗПЕКИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА В АВІАКОСМІЧНІЙ ГАЛУЗІ

Останніми десятиліттями поверхня Землі, її атмосфера і навколоземний простір сильно забруднюються внаслідок запусків космічних апаратів та інтенсивної експлуатації повітряних суден. Це пов'язано з високою динамічністю фізичних процесів, що відбуваються при цьому. Наводить влучний приклад проф. Ліпкан В.А. в своїй книжці «Національна безпека України» негативного впливу саме діяльності в авіакосмічній сфері на навколишнє середовище, а саме при польоті на активній дистанції траєкторії виведення космічного апарата ракетні двигуни щосекундно викидають в атмосферу близько 3100 кг токсичних продуктів згоряння. При цьому швидкість їх витікання в атмосферу становить 2800–3000 м/с, а температура – 30000 °С. У