

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

певних випадках після запуску ракет-носіїв може спостерігатися різка зміна погодних умов у регіональному масштабі. У результаті запусків виникла й інша серйозна проблема – "космічне сміття": забруднення навколоземного космічного простору об'єктами штучного походження [2, с. 166].

Варто зазначити, що більш ніж 50 років розвитку світової космонавтики було запущено приблизно 5000 космічних об'єктів. Наразі в космосі функціонують не більш ніж 500 з них, переважна ж більшість припинила своє існування, перетворившись саме на космічне сміття. Вони залишаються в космічному просторі на невизначений строк і становлять найбільшу для нього екологічну проблему [1, с. 56].

Організація Об'єднаних Націй в даний час є центром зосередження всіх форм природоохоронного співробітництва держав. ООН має в своєму розпорядженні цілу систему органів, які зайняті розвитком міжнародної природоохоронної діяльності держав. При Генеральній Асамблеї є Науковий комітет з дії атомної радіації, Комітет з використання космічного простору в мирних цілях (КОСПАР) та ін.

Проблемою засміченості космічного простору опікуються й інші міжнародні організації, серед яких: Асоціація міжнародного права (АМП), Міжнародний астрономічний союз (МАС), Комітет ООН з космосу (КВКП) та його Науково-технічний та Юридичний підкомітети, Між агентський координаційний комітет з космічного сміття (МККС, IADC – Inter"Agency Space Debris Coordination Committee), Європейське космічне агентство (ЄКА).

Основним завданням щодо вирішення проблеми забруднення навколоземного космічного простору об'єктами штучного походження є підвищення ефективності застосування всіх нормативно правових актів в даній сфері. Для цього необхідно, у свою чергу, вирішити такі проблеми:

- розв'язання проблеми не ідентифікованих космічних уламків;
- уточнення терміна «шкода», пов'язаного з космічним сміттям.

Щодо розв'язання екологічних проблем цивільної авіації насамперед слід розробити:

- принципи та методи захисту повітря від забруднення двигунами повітряних суден;
- принципи та методи захисту від електромагнітних полів радіочастот аеропортів;
- оптимізаційні схеми керування повітряним рухом на трасі, в зоні аеропортів з урахуванням екологічного стану довкілля.

Отже, проблеми безпеки навколишнього середовища авіакосмічній галузі потребують першочергового та ефективного урегулювання в законодавчій базі кожної країни.

Література

1. Беглий О.В. Організаційно-правові аспекти попередження засмічення космічного простору/О.Беглий//Юридичний вісник . – 3(12) . – 2009 . – С.24–26
2. Ліпкан В.А. Національна безпека України: навч. посібник / В.А. Ліпкан. – К.:КНТ, 2009. – 576 с.
3. Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки : Постанова Верховної ради України; від 05.03.1998 № 188// Відомості Верховної Ради України. – 1998 р. – № 38. – Ст. 248.

УДК 341.229 (043.2)

Юркова Т. В., к.ю.н., доцент,
Миколаївський національний університет
ім. В.О. Сухомлинського, м. Миколаїв

Семенуха І. О., студент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

РЕЄСТРАЦІЯ КОСМІЧНИХ ОБ'ЄКТІВ В МІЖНАРОДНОМУ КОСМІЧНОМУ ПРАВІ

Важливе місце в механізмі регулювання правовідносин в міжнародному космічному праві належить актам Генеральної Асамблеї ООН. Майже всі багатосторонні міжнародні угоди в цій галузі є відображенням резолюцій Генеральної Асамблеї і Конвенція про Реєстрацію 1975 року не є виключенням.

Конвенція про Реєстрацію космічних об'єктів, що запускаються у космічний простір передбачає обов'язок запускаючої держави або держав надавати державну приналежність космічному об'єкту. Звісно, в цьому є певна практична та юридична необхідність. Сама ідея не є новою.

У 1944 році вимога щодо реєстрації була закріплена у положеннях Чиказької конвенції. Стаття 17 Чиказької конвенції передбачає, що повітряне судно належить тій державі, в якій воно зареєстроване. Це означає, з одного боку, що повітряне судно користується юридичним захистом з боку держави, а з іншого боку, держава має нести відповідальність за використання повітряного судна, занесеного до її реєстру, перед третіми особами.

Також Чиказька конвенція вимагає реєстрації повітряного судна лише в одній державі, але передбачає можливість зміни реєстрації шляхом вилучення повітряного судна з державного реєстру однієї держави і занесення до іншого. Крім цього, стаття 20 вимагає наявності у повітряного судна, зайнятого у міжнародних повітряних сполученнях наявності спеціальних реєстраційних знаків та номеру. Слід відмітити, що національна належність повітряного судна породжує велику кількість зобов'язань для держави реєстрації.