

### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. № 3167–ХІІ (зі змінами і доповненнями, внесеними Законом України від 23 лютого 2006 р. № 3509-IV) // Офіційний вісник України. – 2006. – № 12. – Ст. 795.
2. Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу : Указ Президента України від 11 червня 1998 р. № 615/98 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 24. – Ст. 3.
3. Авиационное законодательство Украины гармонизируют с нормами ЕС. / ЛІГАБізнесІнформ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.liga.net>.

УДК 341.229 (043.2)

**Курілов Г. М.**, начальник відділу,  
Управління доходів і зборів фізичних осіб ДПІ, м. Полтава  
**Субота Д. С.**, студент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ КОСМІЧНОЇ СТАНЦІЇ**

Для розвитку міжнародно-правового регулювання космічної діяльності держав особливий інтерес представляє Міжурядова угода по Міжнародній Космічній Станції (МКС), підписання якої відбулось у Вашингтоні 29 січня 1998 року. Угода про співробітництво на Цивільній Міжнародній Космічній Станції замінила угоду 1988 року. Підготовка угоди по МКС продовжувалась п'ять років і вже у листопаді 1998 року з космодрому «Байконур» запустили перший елемент МКС – функціонально-вантажний блок «Зоря», а 4 грудня з мису Канаверал США запустили другий елемент, який успішно був зі стикований з першим, що поклало початок реалізації проекту.

МКС представляє собою унікальний за своїм значенням та кількістю учасників міжнародний проект в галузі космічної науково-дослідної діяльності, який вимагав створення відповідного вискоєфективного механізму міжнародно-правового регулювання та експлуатації станції на орбіті.

Процес створення такого унікального механізму, який продовжувався не один місяць, завершився формуванням системи правових норм, що регулюють діяльність по створенню та обслуговуванню станції в космічному просторі та на Землі. Ця система правового регулювання формується з трьох рівнів (елементів) правових норм, які увійшли до угод міждержавного та міжвідомчого характеру.

Найвищий рівень цих правових норм складає Міжурядова угода стосовно взаємодії щодо МКС цивільного призначення. В ній містяться основоположні принципи співробітництва, зобов'язання партнерів, що потребували

закріплення на міждержавному рівні та ратифікації. Наприклад, принцип взаємної відмови від вимог щодо відповідальності, кримінальна юрисдикція на станції та інші питання.

Другий рівень складає низка двосторонніх меморандумів про взаєморозуміння між космічними агентствами держав-партнерів (ЄКА, РККА, НАСА, НАСДА). Ці меморандуми регулюють технічні питання безпосередньої взаємодії та координації при розробці компонентів МКС, доставка, зборка їх на орбіті, підготовка екіпажів та ін..

Третій рівень регулювання діяльності на МКС складає «Кодекс поведінки космонавтів», який регламентує права та обов'язки міжнародного екіпажу станції. Це питання є одним з найбільш складних та суперечливих, оскільки міжнародний характер станції виключає можливість поширення на неї в цілому юрисдикції однієї держави – це вимагає регламентації відносин багатонаціонального характеру.

Серед правових аспектів діяльності МКС нескінченна кількість питань, які можна аналізувати, але найбільш важливими є все ж таки питання реєстрації, юрисдикції та контролю з боку держав.

В Угоді по МКС закріплено, що кожен партнер зберігає юрисдикцію і контроль над елементами космічної станції, які він зареєструє та над членами цивільного складу МКС, які належать до громадянства відповідної держави. Але, ЄКА – це міжнародна міжурядова організація, яка не має власної юрисдикції. Тому, європейські партнери МКС вирішили, що відповідальність за реєстрацію космічних об'єктів, які є елементами МКС буде передана ЄКА, яка діятиме від власного імені в своїх інтересах. Таким чином, це означає одинадцять квазі-територіальних та персональних юрисдикцій над однією Європейською герметизованою лабораторією.

Важливо також визначити статус фізичних осіб, які знаходяться на МКС, оскільки крім їх міжнародного статусу значення має також національні закони цих осіб. Слід, в першу чергу, провести різницю між командою (самим екіпажем) та пасажиром. Щодо команди (екіпажу) може застосовуватись міжнародне космічне право, але пасажиром поки що зарано надавати такий статус. Угода про МКС передбачає правила поведінки для команди (ст. 11), але є потреба прийняття додаткових норм приватно-правового характеру як в міжнародному приватному праві. Необхідно реєструвати елемент МКС, яка передбачає межі юрисдикції держави, але немає необхідності надавати йому державної приналежності як космічному об'єкту.

Міжнародна приватизація космічної діяльності робить необхідним створення можливості ідентифікації держави, відповідальної (відповідача) за космічний об'єкт, яка наглядає за його роботою. Більше того,

національне законодавство буде все більше й більше застосовуватись, оскільки держави несуть відповідальність за свою національну космічну діяльність. Також слід враховувати складність космічної діяльності, коли вона здійснюється групою держав.

Таким чином, зв'язок з державною приналежністю космічного корабля може бути проблематичною та складною. Міжнародне співтовариство, яке раніше розглядалось з позиції міжнародного права лише як сукупність держав, діє все більше як співтовариство усіх людей на Землі, як ціле людське співтовариство. В космічному праві термін «загальна спадщина людства» та «сфера діяльності людства», як було зазначено в Договорі про космос 1967 року та Угоді про Місяць 1979 року тлумачиться вже саме в цьому напрямку.

Угода про МКС є прогресивним документом, який крім чітко сформульованих положень містить також окремі положення рамкового характеру. В Преамбулі Угоди містяться також посилання на Договір про Космос, Угоду про спасіння, Конвенцію про відповідальність та Конвенцію про реєстрацію. Але немає посилань на Угоду про Місяць, оскільки серед партнерів по МКС не було учасників цієї Угоди (крім Франції), тому сторони вирішили, що ця Угода не відноситься до діяльності МКС.

УДК 504.504:342:629:73(043.2)

**Лепетчук О. В.**, к.ю.н, доцент,

Львівський національний університет ім. І. Франка, м. Львів, Україна

## **ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ ЕКОЛОГІЧНОГО ОПОДАТКУВАННЯ В СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ**

Запровадження екологічних податків в національно-правових системах світу пов'язано з концепцією глобального потепління, закріпленою Рамковою конвенцією ООН про зміну клімату та у зв'язку із застосуванням механізмів Кіотського протоколу. Лідером у застосуванні екологічного оподаткування в цивільній авіації виступають країни Європейського Союзу, досвід яких у цій сфері має науковий і практичний інтерес. Так, податок на авіап перевезення успішно функціонує у Великобританії з 2011 року його ввели Німеччина й Австрія.

Слід зазначити, що в обох країнах розмір податку залежить від дальності польотів. У Німеччині – це трьохступінчастий податок. 8 євро авіакомпанії платять з кожного пасажиря щодо рейсів на короткі відстані, 25 євро – на середні (від 2 500 до 6 000 км) і 45 євро – на дальні (понад 6 000 км) [1]. В Австрії цей податок двоступінчастий. При польотах на короткі відстані авіакомпанії Австрії платять так само, як і в Німеччині – 8 євро за кожного па-