

ки це б консолідувало світову економіку та дало значний поштовх сучасній цивілізації.

Отже, слід зробити висновок та акцентувати увагу на створенні світової організації, яка б змогла розробити відповідний механізм для повноцінного та вільного пересування літаків з будь-якої та в будь-яку точку Земної кулі. Але ми не думаємо, що ця ідея розглядається вперше і, напевне, існують сторони, які не зацікавлені в такому розгортанні подій. Звичайно, що і для впровадження такого масштабного проекту розуміється потрібні також чималі кошти. Тому це питання треба виносити в першу чергу на розгляд Тріаді країн (США, ЄС, Японія), яка в свою чергу могла зацікавити та простимулювати G8 та G20 (Велику вісімку та двадцятку економічно розвинених країн світу), от тоді можна було б сподіватися на позитивний результат.

Література:

1. Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов.— М.: Наука, 1988.— 208с.
2. Верецагин А.Н. Международное воздушное право (Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений).— М.: Международные отношения, 1966.— 200с.

УДК 347.8:341.37 (043.2)

Демчук О.А.,
студентка,

Інститут економіки та менеджменту,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Собкова В.В., старший викладач

ЧИКАЗЬКА КОНВЕНЦІЯ ТА ЇЇ РОЛЬ У РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Незадовго до закінчення Другої світової війни, 7 грудня 1944 р., в Чикаго завершилася робота Міжнародної конференції з питань цивільної авіації, в якій взяли участь 52 держави. Ініціаторами проведення конференції були США. Напередодні завершення Другої світової війни американські власники були стурбовані післявоєнною долею своїх авіаційних заводів, які в мирний час могли швидко перейти на випуск у великих кількостях цивільних літаків. Щоб вирішити проблему їх збуту після війни, американські виробники цивільної авіаційної техніки виявили зацікавленість в тому, щоб американські авіакомпанії безперешкодно здій-

снювали перевезення по всьому світу. Завдяки цьому американські перевізники змогли б зайняти лідируюче положення в здійсненні міжнародних повітряних перевезень.

Радянський Союз не брав участь у роботі Чиказької конференції, хоча радянський уряд отримав запрошення стати її учасником. Довгий час причина неучасті Радянського Союзу в Чиказькій конференції залишалася невідомою. Як з'ясувалося пізніше, це було викликано незгодою Радянського Союзу з участю в роботі міжнародної конференції в Чикаго Португалії, що воювала на боці фашистської Німеччини.

Усвідомивши переваги свого становища, США стали широко пропагувати користь комерційних "свобод повітря". Очевидне прагнення США забезпечити панування американських авіакомпаній на світових повітряних магістралях викликало різке невдоволення Англії, Канади, Нової Зеландії та Австралії, що наклало відбиток на хід роботи Міжнародної конференції з питань цивільної авіації. На конференції були запропоновані проекти конвенції про міжнародну цивільну авіацію, розроблені США, Великобританією, Новою Зеландією та Канадою. Основна боротьба на конференції розгорнулася щодо питання комерційних "свобод повітря". Спроби США домогтися включення в текст конвенції положень про "свободи повітря" не увінчалися успіхом: ці пункти були вилучені з проекту конвенції та закріплені в Угоді про транзит при міжнародному повітряному сполученні (підписали 26 держав) і Угоді про міжнародний повітряний транспорт (підписали 11 держав)

Конференція завершилася підписанням Заключного акту, Тимчасової угоди про міжнародну цивільну авіацію (підписали 34 держави) і Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (підписали 38 держав).

Чиказька конвенція відіграла і продовжує відігравати величезну роль у розвитку сучасного міжнародного повітряного права. По-перше, вона закріпила універсальні основи регулювання взаємовідносин держав в області регулярних та нерегулярних польотів, здійснюваних у рамках міжнародних повітряних сполучень, як сукупність універсальних обов'язкових дозволів та приписів. По-друге, Конвенція виконує роль об'єднуючої нормативної бази, на основі якої розвиваються, модифікуються і розробляються нові нормативні документи. По-третє, Конвенція регулює і забезпечує однаковий технологічний режим міжнародної аеронавігації шляхом прийняття стандартів і рекомендованої практики, що розробляються ІКАО відповідно до її положень. По-четверте, Конвенція є статутом ІКАО, що визначає довгострокові та оперативні завдання діяльності цієї міжнародної організації, що має статус спеціалізованої установи ООН.

Після Другої світової війни завдяки швидкому розвитку двосторонніх повітряних сполучень склалася всесвітня мережа міжнародних повітряних сполучень. Її функціонування забезпечується головним чином двосторонніми угодами про повітряні сполучення, багато в чому схожими за змістом. Ось чому в світовій практиці регулювання широко застосовуються так звані типові угоди про повітряне сполучення з типовими статтями.

Протягом усього XX ст. в правовому регулюванні міжнародних повітряних сполучень активно брало участь національне законодавство.

Саме таким чином розвивалося російське повітряне законодавство в період 1950-2000 рр. Повітряні кодекси, прийняті в період існування Радянського Союзу в 1961 і 1983 рр., містили цілі розділи, присвячені міжнародним питанням щодо діяльності радянської цивільної авіації, та окремі норми, розкидані по різних главах, що відносяться до міжнародних перевезень, статусу іноземних повітряних суден, страхуванню і т. п.

Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію ратифікована Україною 10 серпня 1992 р. та чинна для неї з 9 вересня 1992 р. Вона стала компромісною угодою між державами, що брали участь у її підготовці. Норми Чиказької конвенції доповнює Протокол про введення нової статті 83-тї до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, ратифікований Україною 15 лютого 1995р. Конвенція є основою для національних норм. Встановивши принцип визнання державного суверенітету, Конвенція утвердила цим право кожної держави регулювати повітряні перевезення у межах своєї території, комерційну діяльність авіотransпортних підприємств та здійснювати юрисдикцію щодо перевезень. Чиказька конвенція встановила загальні вимоги до діяльності цивільної авіації при здійсненні міжнародних польотів. Мова йде про принципи та правила польотів, реєстрацію повітряних суден та їх документацію; розслідування повітряних пригод, порядок встановлення технічних норм.

Отже, Чиказька конвенція поклала початок формуванню нової галузі міжнародного права – міжнародного повітряного права, і продовжує бути основою нормативно-правового регулювання міжнародних повітряних перевезень.

Література:

1. Черкес М.Ю. Міжнародне право: Підручник. (Вища освіта XXI століття).– К. : Знання, 2000.– 462 с.
2. Тускоз Жан. Міжнародне право: Підручник: Пер. з фр.– К. : Артєк, 1998.– 401 с.

УДК 629.73(091)(045)

Заровний І.В.,
студент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м.Київ
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

ВНЕСОК ПЕТРА НЕСТЕРОВА У СТАНОВЛЕННЯ ВІТЧИЗНЯНОЇ АВІАЦІЇ

Київське товариство повітроплавання, добровільне науково-технічне і спортивне товариство сприяння розвитку авіації і повітроплавання, було засноване 8 листопада 1909 року в місті Києві, на базі повітроплавального гуртка Київського політехнічного інституту. Члени товариства розробляли проекти літальних апаратів, будували і випробовували їх, виконували польоти на право одержання диплома пілота-авіатора, організовували змагання, влаштовували виставки тощо. 5 червня 1910 року у місті Києві професор Київського політехнічного інституту Олександр Кудашев вперше підняв у повітря літак, що став першим літаючим літаком, створеним в імперії. З історії авіації добре відомо, що першим у світі спробу будівництва реактивного літака зробив київський губернський інженер Федір Гешвенд та начальник інженерної служби Київського військового округу Третеський Іустин Іванович [1, с. 12].

У 1913-1914 роках на заводі в Петербурзі за проектами Київського товариства повітроплавання були збудовані літаки "Гранд", "Руський Витязь" та "Ілля Муромець". Активним учасником цього товариства був Петро Миколайович Нестеров – російський льотчик, перший виконавець "Петлі Нестерова". Петро Нестеров у Нижньому Новгороді заприятелював зі студентом Петром Соколовим, майбутнім відомим фахівцем із аерофотозйомки. Вони захопилися побудовою планера, на якому Нестеров у серпні 1911 року здійснив перші польоти. Закінчивши офіцерську повітроплавальну школу в Петербурзі, Петро Миколайович літав на сферичних аеростатах і домігся зарахування до військово-авіаційної школи в Гатчині. 5 жовтня 1912 року на літаку-біплані "Фарман" склав іспит на звання військового льотчика. 3 квітня 1913 року Петро Нестеров почав виконувати обов'язки начальника XI корпусного загону 3-ї авіаційної роти в Києві, яка розміщувалася на Печерську й базувалася на Сирецькому військовому летовищі. Той рік життя Нестерова з родиною в Києві став періодом надзвичайно активної творчості дослідника та експериментатора.