

повітряного права. Боротьба йшла між прихильниками принципу "свободи повітря" і прихильниками принципу "суверенітету на повітряний простір". Прибічники принципу "свободи повітря" виходили з того, що повітряний простір не підлягає національному присвоєнню і на нього не повинна розповсюджуватися юрисдикція держави. У цей період багато держав прийняли національні акти, що закріпили суверенітет на свій повітряний простір; у другий період (між двома світовими війнами) відбулося остаточне визнання принципу повного і виключного суверенітету держав над їх повітряним простором, який був закріплений не тільки в національному законодавстві більшості держав, але і в багатосторонніх міжнародних угодах (Паризька конвенція про повітряні перевезення 1919 р., Варшавська конвенція 1929 р., Чиказька конвенція 1944 р. та ін); третій період (після прийняття Чиказької конвенції 1944 р.) пов'язаний з науково-технічною революцією в авіації, появою якісно нових летальних апаратів (реактивні, надзвукові літаки), а також з прийняттям багатьох міжнародних багатосторонніх угод, що формують нові принципи міжнародного повітряного права.

Юридичною базою формування спеціальних принципів міжнародного повітряного права є основні принципи міжнародного публічного права. Серед них, насамперед, варто назвати такі: принцип суверенної рівності держав; принцип незастосування сили і погрози силою; принцип міжнародного співробітництва; принцип невтручання у внутрішні справи держав; принцип територіальної цілісності; принцип сумлінності дотримання міжнародних зобов'язань; принцип мирного вирішення суперечок.

Міжнародне повітряне право, в основному, регулює такі питання: визначення обсягу й змісту комерційних прав у міжнародному повітряному транспорті; регулювання обсягу перевезень та інших умов експлуатації міжнародних повітряних ліній; контроль за авіапідприємствами, що реалізують комерційні права; регулювання маршрутів міжнародних повітряних ліній; правова регламентація нерегулярних повітряних сполучень. Правовий статус повітряного судна визначається його національною приналежністю, реєстрацією судна в державному реєстрі, характером власника судна і характером використання судна. В цьому плані принципове значення має поділ суден на цивільні і державні. Державні, у свою чергу, поділяються на судна, що перебувають на комерційній службі, і на судна, що знаходяться на державній некомерційній службі (урядові, військові, митні, поліцейські та ін.).

Міжнародне повітряне право (МПП) – це сукупність спеціальних принципів і норм, які регулюють відносини між суб'єктами міжнарод-

ного права щодо використання повітряного простору цивільною авіацією. У правовому регулюванні міжнародних повітряних перевезень поряд з принципами і нормами міжнародного повітряного права (МПП) використовуються і норми внутрішнього права. Вони регулюють відносини між фізичними і юридичними особами, що виникають у процесі здійснення міжнародних польотів та авіаперевезень пасажирів, пошти і вантажів. У цьому полягає одна з особливостей правової регламентації міжнародних повітряних сполучень.

Сьогодні міжнародне повітряне право – це вже досить стабільна і розроблена система норм. Основним джерелом МПП є спеціальні міжнародні угоди, які регулюють широке коло питань, пов'язаних з найрізноманітнішими аспектами діяльності у повітряному просторі. Міжнародно-правова практика в цій галузі пішла, насамперед, шляхом укладання двосторонніх міждержавних (міжурядових) угод.

#### *Література:*

1. Іванов Ю.А. Міжнародне право: Посібник для підготовки до іспитів. – Київ, 2004. – 198 с.
2. Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. Ответственный редактор Ю.Н. Малеев. М.: Наука, 1989. – 168 с.
3. Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М.: Наука, 1988. – 209 с.
4. Международное право. Учебник для вузов. / Отв. ред. Г. В. Игнатенко, О. И. Тиунов. – М.: Издательская группа НОРМА-ИНФРА, 1999. – 584 с.

УДК 347.8(477)"71" + 341/226 (043.2)

**Повскін Д.О.**

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Пильгун Н.В, к.ю.н, доцент

### **ДО ПИТАННЯ ПРО РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОГО І МІЖНАРОДНОГО КОСМІЧНОГО ПРАВА**

Останнім часом істотно розширилася сфера космічної діяльності, значно зросла кількість держав і організацій, які забезпечують міжна-

родне співробітництво у сфері дослідження і використання космічного простору. Відбувається стрімка комерціалізація космічної діяльності. Все це спричиняє необхідність удосконалення як міжнародного, так і національного космічного права, а останнє, у свою чергу, передбачає вирішення ряду теоретичних і практичних завдань. Рівень гармонізації міжнародного й національного космічного права перебуває в прямій залежності від якісного стану відповідних правових систем.

Гармонізація цих систем зумовлена принципом пріоритету норм міжнародного права над нормами національного законодавства. Під цим кутом зору гармонізації потребують як космічно-правова термінологія, так і зміст зазначених правових систем.

Однією з найбільш актуальних проблем міжнародного космічного права є делімітація космічного й повітряного простору. В світовій науці існують дві точки зору з цього питання. Одна з них полягає в тому, що правові режими повітряного й космічного простору ґрунтуються на різних принципах й у цьому контексті багатостороннім міжнародним договором повинна бути встановлена чітка межа між повітряним і космічним простором (територіальний підхід). Друга позиція зводиться до того, що для встановлення такої межі немає об'єктивних критеріїв, а штучне встановлення цієї межі може створити більше проблем, ніж їх існує сьогодні (функціональний підхід).

Залишається дискусійною й проблема міжнародно-правового статусу геостационарної орбіти, яка є невід'ємною частиною космічного простору, а доступ до неї обумовлений загальновизнаним принципом свободи користування цим навколоземним космічним міжнародним і національним простором. Міжнародне право забороняє розміщення на орбіті тільки зброї масового знищення й випробування ядерної зброї. Техногенне забруднення навколоземного космічного простору небезпечно не тільки для космосу, але й для екології Землі. Тому було б доцільно розширити поняття навколишнього середовища як у національному, так і міжнародному екологічному праві, включивши до його складу як об'єкт охорони "навколоземний космічний простір". У більш широкому плані є потреба в прийнятті міжнародного документа (конвенції або угоди) про запобігання потенційно шкідливим для космосу й земного навколишнього середовища наслідкам космічної діяльності. [1, с. 1,2]

Дослідження теоретичних і практичних проблем сучасного міжнародного та національного космічного права здійснює Інституту держави і права ім. В.М.Корецького, а також Національна академія наук України. Міжнародний центр космічного права (МЦКП) склав угоду щодо

вирішення проблем розвитку і функціонування космічного права (Угода між Національним космічним агентством України, Національною академією наук України, Російською академією наук про створення Міжнародного центру космічного права).

За роки свого функціонування МЦКП набув статусу знаної в державі і світі спеціалізованої наукової установи космічно-правового спрямування, аналогу якій немає в державах СНД, а також на теренах Центральної, Східної Європи, Середньої Азії та Закавказзя. Міжнародний центр захистив п'ять кандидатських дисертацій з космічного права, в яких сформовані пропозиції, щодо охорони космічного простору. Він співпрацює з спеціалізованими космічними інституціями ООН, Міжнародним Інститутом космічного права, Європейським центром космічного права, зарубіжними науковими установами з космічного права. Свідченням широкого визнання досягнень Центру стало проведення в листопаді 2006 р. в Україні на базі МЦКП міжнародного симпозіуму ООН із космічного права, в якому взяли участь вчені з 23 держав світу, і який отримав найвищу оцінку з боку спеціалізованих інституцій ООН. В 2008 р. МЦКП уклав Рамкову угоду про співробітництво з міжнародною організацією супутникового зв'язку "Інтерсупутник", а в 2010 р. – з Інститутом космічного права і телекомунікацій Міжнародного Університету Париж-11 (Париж, Франція).

Постійні ділові зв'язки встановлено МЦКП з Росавіакосмосом (Москва), УНІДРУА (Рим, Італія), Міжнародною академією астронавтики, Міжнародним інститутом космічного права Міжнародної астронавтичної федерації (Париж, Франція), Європейським центром космічного права (Франція), Міжнародним інститутом повітряного і космічного права при Лейденському університеті (Лейден, Нідерланди) та деякими іншими. [2, с. 2]

Сучасний етап розвитку міжнародного космічного права характеризується певною стагнацією, відсутністю стрижневого акта для цієї галузі права, а також наявністю прогалин у діючому міжнародному космічному праві. Можливість системних зрушень знаходиться у площині розробки й прийняття Універсальної Конвенції ООН з космічного права на зразок прийнятої в 1982 р. Конвенції ООН із морського права [3, с.1].

#### *Література:*

1. Доповідь академіка НАН України Ю.С. Шемшученка "Актуальні проблеми міжнародного та національного космічного права" [Електрон. ресурс]. Режим доступу

[http://www.uazakon.com/documents/date\\_b2/pg\\_gxcfxs.html](http://www.uazakon.com/documents/date_b2/pg_gxcfxs.html) 2007р. [с. 1, 2]

2. Постанова від 27.06.2007 №189 Президії НАНУ [Електрон. ресурс]. Режим доступу

[http://www.uazakon.com/documents/date\\_b2/pg\\_gxcfxs.html](http://www.uazakon.com/documents/date_b2/pg_gxcfxs.html)

3. Угода між Національним космічним агентством України, Російським космічним агентством, Національною академією наук України і Російською академією наук про створення Міжнародного центру космічного права (643\_216) Угода від 05.06.1998 [Електрон. ресурс]. Режим доступу:<http://ua-info.biz/legal/baseop/ua-ympetr.htm>

УДК: 3479(047)

**Порхун І.С.,**  
студентка,

Інститут Аеронавігації,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

**Донченко І.А.,**  
студентка,

Інститут Аеронавігації,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Шуст Н.Б., д.с.н., професор

## МАЛА АВІАЦІЯ В ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ

19 травня 2011 року Верховна Рада України прийняла новий Повітряний кодекс України, який набрав чинності 17 вересня минулого року. Прийнятий документ по-новому підходить до прав пасажирів, фіксуючи конкретні підстави, строки і розміри компенсації за відмову у перевезенні, відміни польоту, тривалої затримки вильоту і зниження класу обслуговування. Більше того, пасажирів чартерних рейсів також зможуть отримати компенсацію за затримку рейсу. Прийняття Повітряного кодексу має багато позитивів. Проте новий Повітряний кодекс містить і низку недоліків. На нашу думку головним недоліком є не визначений порядок роботи та пільги для "малої авіації": розділів, 276 статей і жодного слова. У розділі I, статті 1 дається наступне тлумачення "малої авіації": "авіація загального призначення – авіація, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт". У розділі II, статті 4 визначається її місце в авіації: "Авіація поділяється на цивільну та державну авіацію. Цивільна авіація задовольняє потреби держави і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах та виконанні польотів у

приватних цілях і поділяється на комерційну авіацію та авіацію загального призначення."

Існуюча система державного регулювання діяльності цивільної авіації орієнтована на створення (розроблення і виробництво) та використання великих повітряних суден із злітною масою понад 5700 кілограмів. Однак сьогодні дедалі гострішими стають проблеми створення та використання малих повітряних суден із злітною масою, що не перевищує 5700 кілограмів.

Раніше, коли малі повітряні судна використовувалися лише в спортивних цілях, цими питаннями займалися організації громадського Добровільного товариства сприяння авіації, армії та флоту (ДТСААФ). Державні органи цивільної авіації не брали участі у регулюванні цієї діяльності.

Необхідно прийняти лінію розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден.

Чому це актуально?

1. Існуюча система державного регулювання діяльності цивільної авіації не враховує особливостей створення та використання малих повітряних суден;

2. Відсутність достатнього контролю призводить до створення суден малої авіації та їх використання без наявності офіційних дозволів, якими б встановлювалися вимоги до безпеки польотів цих повітряних суден;

3. Значно розширилося коло юридичних і фізичних осіб, які беруть участь у створенні та використанні суден малої авіації;

4. Розширилася сфера використання суден малої авіації – як у комерційних цілях, так і для задоволення індивідуальних потреб населення: захист рослин та внесення добрив, патрулювання газопроводів, аеро-фото- та відеозйомка, спорт, туризм, повітряне таксі;

5. З'явилися нові класи та категорії цих суден;

6. Розширився діапазон можливих місць базування суден за межами цивільних аеродромів і т.д.

Ми вважаємо, що для упорядкування регулювання діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден треба передбачити здійснення організаційних заходів, зокрема:

1) забезпечення виконання урядовим органом державного управління у галузі авіаційного транспорту функцій, пов'язаних з:

– реєстрацією та допуском до польотів малих повітряних суден, що використовуються з комерційною метою;

– сертифікацією типу малих повітряних суден, які призначені для серійного виробництва та для використання з комерційною метою;