

Чумак Ю.А.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н.В., к.ю.н, доцент

МІЖНАРОДНЕ ПОВІТРЯНЕ ПРАВО: ІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ

Протягом тисячоліть розвитку людського суспільства повітряний простір розглядався як невичерпний, неосяжний простір, який нікому не належить. Приміром, у Давньому Римі повітряний простір розглядався лише як спільне надбання людства. Тоді він сприймався лише як засіб забезпечення життєдіяльності людини. Але часи змінюються і нині діяльність у повітряному просторі є регульованим правом.

Предмет регулювання міжнародного повітряного права становлять відносини, які виходять за межі однієї держави, а суб'єктами цих відносин є держави та міжнародні авіаційні організації. Але за відсутності інших зобов'язань за договорами – держава може регулювати або навіть забороняти політ над своєю територією, як порушення суверенітету.

Одним із перших міжнародно-правових актів у цій сфері стала багатостороння Паризька конвенція 1919 р., у якій підкреслювалося право кожної держави на повний і винятковий суверенітет над повітряним простором над його територією. Ця конвенція поклала початок формуванню нової галузі – міжнародного повітряного права. [1,с.5]

Стрімкий розвиток авіації обумовив швидкий розвиток міжнародного повітряного права. Тільки в міжнародному повітряному просторі є "свобода повітря", яка виражається у свободі польоту для будь-яких повітряних суден. Право держави встановлювати режим повітряного простору впливає з принципу національного суверенітету. Суверенітет над повітряним простором реалізується шляхом визначення умов, за яких дозволяється користування цим простором, а повітряне право, у свою чергу, регламентує їх визначення.

Однією з найпоширеніших щодо питання суверенітету є думка, що кожна держава має зберігати за собою повний та виключний суверенітет на свій повітряний простір. Я є прихильником саме цієї думки, але прихильники протилежного погляду підтримують положення, що повітря – вільне.

Небезпека для держав від польоту над ними іноземного повітряного судна не залежить від висоти польоту. Паризька та Чиказька конвенції не виробили будь-яких правил, що стосуються "бокового" розмежуван-

ня повітряного простору. З огляду на це, все ж таки встановлені повітряні кордони, повинні спиратися на сухопутні та морські межі, так, щоб вони збігалися з лініями, що їх утворюють.

У чинному Повітряному кодексі України поняття про суверенітет над повітряним простором зафіксоване у ст. 1. Але якщо співставити Повітряний Кодекс України та Закон "Про Авіацію" Республіки Польща, то варто зазначити, що на відміну від України питанню суверенітету повітряного простору в Республіці Польща присвячено цілий розділ, в якому докладно розписано: ким, коли, за яких обставин і які правила застосовуються та як мають бути вирішені спірні питання. [2, с.15]

23 липня 1992 року Рада міністрів СНД шляхом прийняття трьох регламентів закріпила вільний доступ перевізників із країн Співдружності в їхні аеропорти та свободу формування тарифів. Невирішеним залишається питання єдиної регламентації стосовно інших країн.

Отже, важливість міжнародного повітряного простору, а також національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації такої діяльності як на національному, так і міжнародному рівні й обумовлює розробку технічних вимог до неї. На міжнародному рівні необхідно було регламентувати регулярні, транзитні польоти повітряних суден, спільні міжнародні польоти з території однієї на територію іншої держави, із транзитом через територію третьої держави або без такого з використанням міжнародного повітряного простору. [3,с.21]

Література:

1. Грязнов В.С. Международные авиаперевозки (Правовые вопросы) // Московский журнал международного права.— 1999.— №6.— С.5.
2. Сапрыкин Ф.И. Правовой режим воздушного пространства участников СНГ // Московский журнал международного права.— 1996.— № 4.— С.15.
3. Повітряне право України: навчальний посібник / За заг. ред. д-ра ю.н. В.В.Костицького.— Дрогобич : Коло, 2011.— 552 с.