

**Демида Н.М.**,  
студент,  
факультет економіки і підприємництва  
Національний Авіаційний Університет  
**Волох О.В.**,  
студент,  
Факультет економіки і підприємництва  
Національний Авіаційний Університет  
Науковий керівник: Собкова В. В., старший викладач

## **ПРАВО НА ЗДІЙСНЕННЯ АВІАРЕЙСУ ЧЕРЕЗ ТЕРИТОРІЮ ІНШИХ ДЕРЖАВ, ЯК АЛЬТЕРНАТИВА ІНТЕНСИВНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ**

В часи античності, коли торговці здійснювали перші міжнародні економічні операції, виникала потреба у створенні деякого засобу пересування, який б зміг поживити процес торгівлі. Сьогодні це питання частково вирішене за рахунок вдосконаленої інфраструктури транспорту. Виникнення сфери авіації створило яскраву картину, що містить на своєму горизонті безмежність, проте насправді це не так. Зупинимось детальніше саме на авіаційному транспорті, а конкретніше на тому, що стосується питань регулювання міжнародних перельотів. Сучасне повітряне право держав надає можливість здійснювати переправлення на літаках пасажирів чи вантажів за досить короткий проміжок часу через територію різних держав і це сприяє розширенню економічних зв'язків.

Протягом тисячоліть розвитку людського суспільства повітряний простір розглядався як невичерпний та неосяжний, який нікому не належить. Римські юристи нарівні з морськими просторами визначали повітряну атмосферу як спільне надбання людства. Із розвитком повітроплавання (повітряні кулі, дирижаблі) людство почало замислюватися про правомірність польотів літальних апаратів над територіями різних держав, проте конкретних кроків юридичного характеру в цьому відношенні не робилося. Разом із тим, у міру розвитку авіаційної техніки, вдосконалення конструкції аеропланів і розширення їхніх літальних можливостей, держави почали вживати заходів щодо захисту власних суверенних прав у своїх повітряних просторах. Стрімкий розвиток авіації обумовив швидкий розвиток міжнародного повітряного права. Правовий статус екіпажів повітряних суден визначається національним законодавством держави.

Існує п'ять свобод повітря, хоча деякі автори розрізняють дев'ять

свобод. Із погляду теорії повітряного права, ці свободи повітря розглядаються як своєрідні умовні правові категорії:

- перша містить право транзитних безпосадочних польотів через іноземну територію;
- друга-право на посадку на іноземній території в некомерційних цілях;
- третя – право вивантажувати вантажі і висаджувати пасажирів із їхнім багажем на іноземній території, але брати на території реєстрації повітряного судна;
- четверта – право брати на борт пасажирів, багаж і вантажі на іноземній території для доставки їх на територію реєстрації повітряного судна;
- п'ята – право перевозити пасажирів, багаж і вантажі на території іноземних держав без обмежень, передбачених у попередніх чотирьох свободах.

Тобто ми бачимо, що дані свободи дають можливість вільно здійснювати авіаційні перевезення через території різних країн. Проте не у всіх державах вони присутні і виникають проблеми при пересуванні авіатранспорту через їхню територію. Тому міжнародне право постійно працює над тим, щоб збільшити можливості авіаперевізників здійснювати рейси раціонально не порушуючи законодавства і одночасно виконувати економічні операції для розвитку міжнародної торгівлі.

З умовою реалізації свобод у всій світовій спільноті повністю ми зможемо побачити кардинальні зміни і у розгортанні подій на світовому економічному просторі. Адже "відкрите небо" у будь-якій країні світу дасть доступ до її економічного потенціалу в деякій мірі. А це в свою чергу пришвидшить процес лібералізації глобальної економіки, що зараз є необхідним для світової спільноти. Транснаціональні компанії (ТНК) отримають доступ до здійснення операцій на територіях недоступних їм сьогодні і зможуть використати потенціал цих країн або ж реалізовувати свою продукцію на їхніх територіях.

Безперечно, що процес потребує значної уваги у розробці досконалого правового механізму, який містив б у собі чіткість та обґрунтованість всіх правил, з найдрібнішим врахуванням. При його розробці слід врахувати всі пріоритети та недоліки порівняльної переваги тих чи інших країн, а країнам в свою чергу прийдеться частково змінити свою законодавчу базу та відповідно підлаштуватися до загальносвітового принципу "відкритого неба".

На нашу думку немає ніякої загрози в ідеї створення механізму світового "відкритого неба" та міжнародної організації, яка б могла контролювати всі правові та не правові процеси. А можливо навіть навпа-

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.