

Професорсько-викладацький склад кафедри та студенти інституту беруть активну участь у Міжнародних, Всеукраїнських та регіональних науково-практичних заходах, круглих столах, конференціях, що проводяться як в Національному авіаційному університеті, так і за його межами.

Отже, наукові дослідження, які здійснюються Юридичним інститутом, є найпершою в Україні спробою комплексного та всебічного аналізу впливу норм міжнародного повітряного законодавства на діяльність авіатранспортної галузі в Україні, а також перспектив її подальшої інтеграції до міжнародних організацій і об'єднань, відповідності існуючих нормативно-правових актів міжнародним вимогам та шляхів подальшого розвитку і адаптації української законодавчої бази.

Література:

1. Беглий О. В. Всесвітні конференції ООН з космосу і прогресивний розвиток міжнародного космічного права // Повітряне і космічне право.— 2008.— № 2.— С. 4-8.
2. Беглий О.В. Космічне право: Навч.-метод. посібник.— К.: Освіта України, 2009.— 102 с
3. Беглий О.В., Боярська З.І., Єряшов Є.К. Правове забезпечення діяльності авіакосмічної галузі України: стан і перспективи удосконалення // Юридичний вісник "Повітряне і космічне право".— 2012.— № 1.— С. 5-9.
4. Дараганова Н. Історико – правовий аналіз розвитку та формування галузі цивільної авіації України // Право України.— 2011.— № 8.— С. 318-322.
5. Кафедра повітряного, космічного та екологічного права: <http://law.nau.edu.ua/uk/caphedras/chairspaceecologicalright>
6. Повітряне право України: навчальний посібник / За заг. ред. д.ю.н. В.В. Костицького.— Дрогобич: Коло, 2011.— 552 с.

УДК341:347.8(043.2)

Шкуратов Д. Г.,
студент,
Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Макеева О.М., старший викладач

МІЖНАРОДНІ ПОВІТРЯНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

З метою організації повітряних польотів цивільних літаків однієї держави над територією іншої укладаються спеціальні двосторонні й багатосторонні угоди (договори). За допомогою міжнародних повітряних договорів літаки можуть здійснювати міжнародні перевезення.

Метою даного дослідження є вивчення історико-правих аспектів міжнародних повітряних перевезень. Актуальність даного питання полягає в тому, що кожна держава має свої кордони, в тому числі і повітряні. Для доступу повітряних суден інших країн, потрібні певні договори, певні закріплені норми, які будуть дотримуватись у всіх державах. Для спрощення цих договорів і було прийнято документи, в яких закріплювалися стандартизовані норми, які підходили до законодавства кожної держави. Висновок міжнародного договору або видача спеціального дозволу, який надає право прольоту в межах повітряного простору держави, вимагає виконання певних умов, що містяться як в міжнародних договорах, так і в національних законах.

Крім державного повітряного простору, міжнародні авіапольоти здійснюються в міжнародному повітряному просторі, тобто над виключною економічною зоною, відкритим морем, міжнародними протоками і архіпелажними водами, а також над Антарктикою. Там діє принцип свободи міжнародного повітряного простору, пов'язаний з принципом свободи відкритого моря, проте дана свобода реалізується з урахуванням основних принципів і норм міжнародного права [1, с. 99].

Держава зберігає свою юрисдикцію над зареєстрованим їм повітряним судном, що здійснює політ у міжнародному повітряному просторі. Держави зобов'язані не допускати створення загрози безпеки польотів повітряних суден з інших держав, з цією метою держави укладають відповідні міжнародні договори про запобігання інцидентів. У зв'язку з цим кожне повітряне судно, зайняте в міжнародній аеронавігації, має мати відповідні реєстраційні знаки, що дозволяють визначити національність цього судна, тобто якою державою дане повітряне судно зареєстровано [2, с. 210].

Ефективне регулювання повітряних перевезень стало можливим завдяки діяльності міжнародних організацій. Однією з перших у 1919 році була створена Міжнародна авіатранспортна асоціація. У 1945 році Асоціацію реорганізовано й прийнято її новий Статут. Вона об'єднала провідні авіакомпанії Європи, США, Азії, Австралії. Асоціація повинна сприяти розвитку безпечного, регулярного та економічно вигідного для держав авіасполучення. З цією метою нею у 1927 році було прийнято єдині умови перевезень, форми квитків, багажних квитанцій, накладних, умови перевезення пасажирів і багажу та інше.

У 1944 р. була створена міжурядова спеціалізована установа – Міжнародна організація цивільної авіації (далі – ІКАО), яка забезпечувала врегулювання повітряних перевезень понад у 160 країнах світу. У рамках ІКАО підготовлено, зокрема, Гаазький протокол 1955 р., Гвадалахарську конвенцію 1961 р., Гватемальський протокол 1971 р. Як додаток до Чиказької конвенції ІКАО прийнято Міжнародні стандарти. У них визначено діяльність пілотів, екіпажів літаків, операторів служби повітряного руху і наземних екіпажів, регламентовано вимоги щодо літаків та їх устаткування, аеронавігаційних карт тощо.

Важливе значення має Чиказька конвенція 1944 року, яка встановила, що регулярне здійснення повітряних перевезень в іншу країну неможливе без спеціального дозволу тієї країни. Завдяки укладенню Чиказької конвенції склалася практика укладання двосторонніх угод про контроль за повітряними перевезеннями.

У 1929 році підписана Варшавська конвенція про уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Вона є основою міжнародною угодою, яка визначає умови повітряних перевезень пасажирів і вантажів. Її доповнюють положення Гвадалахарської конвенції 1961 року та Гватемальського протоколу 1971 року. Згідно з нормами Варшавської конвенції, договір перевезення оформляється складанням проїзного квитка – для пасажирів, багажні квитанції – для багажу, авіанакладної – для вантажу [3, с. 112].

Отже, зазначені конвенції та договори створюють відповідну правову основу для міжнародних перевезень. Країни-учасниці Міжнародної організації цивільної авіації відповідно до її Статуту повинні передавати їй копії всіх укладених ними угод, договорів, конвенцій з питань цивільної авіації. Вони мають враховувати рекомендації цієї організації, у яких підтверджується право на експлуатацію відповідної повітряної лінії, встановлюється розклад і визначаються тарифи, закріплюються положення про забезпечення безпеки польотів, дії законодавства і різних правил, порядок ведення переговорів у разі виникнення спорів що-

до тлумачення і застосування угоди. Підставою допуску іноземних повітряних суден у повітряний простір певної держави є міжнародний договір або спеціальний дозвіл.

Література:

1. Буроменський М.В. Міжнародне право / М.В. Буроменський; Навч. посібник – К.: Юрінком Інтер, 2006.– 336 с.
2. Бордунов В.Д. Міжнародне повітряне право / В.Д. Бордунов; – К.: Авіабізнес, 2007.– 464 с.
3. Черкес М.Ю. Міжнародне право / М. Ю. Черкес ; Одеська нац. юридич. акад.– К. : Правова єдність, 2009.– 392 с.

УДК 347.8.:93(043.2)

Якименко В.А.,
курсант,

факультет підготовки слідчих,

Харківський національний університет внутрішніх справ, м. Харків

Науковий керівник: Музичук О.М., д.ю.н.,

старший науковий співробітник, підполковник міліції

ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ КОСМІЧНОГО ТА ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Повітряне та космічне право почало виникати та реалізовуватися в життя разом із науково-технічним прогресом, адже саме крок людства у напрямі освоєння не тільки повітряних але й космічних просторів. Але слід пам'ятати що всі зміни в право вносяться виключно керуючись гирким досвідом минулого та прагненням до покращення майбутнього. Так як і будь-яке право космічне та повітряне мало досить багато прогалин та проріх, але згодом більшість прогалин було усунено в результаті щоденного опрацювання та оперування знаннями з даного виду права. Досить велика кількість нових положень, що стосуються космічного та повітряного права внесли корективи в уже існуюче право лише в результаті вивчення минулих помилок та досвіду.

Отже дуже важливим є знання та вивчення не тільки нині існуючого права, але і становлення норм, а також якою ціною було внесено кожен поправку до закону в цілому.

Запуск у 1957 р. першого штучного супутника Землі поклав початок міжнародно-правового регулювання використання космічного простору. Перші та найважливіші міжнародно-правові норми в цій галузі