

3. Конституція України: чинне законодавство зі змінами і доповненнями. – К. : ПАЛИВОДА А.В., 2012. – 64 с.

4. Приватне життя і поліція. Теорія і практика. – Римаренко Ю. І. – К. : КНТ, 2006. – 740 с.

5. Конституційне право України : підручник / за ред. В. Ф. Погорілка. – 2-е вид., доопр. – К. : Наук. думка, 2000. – 732 с.

6. Малько А. В. Теория государства и права в вопросах и ответах : учебно-методическое пособие. / А. В. Малько – 4-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрист, 2002. – С. 119.

7. Авер'янов В. Б. Державне управління в Україні : навчальний посібник / за заг. ред. В. Б. Авер'янова. – К. : Факт, 2003. – 384 с.

УДК 341.226 (043.2)

Лихошерст Л. М.,
асистент,

Національний університет державної податкової
служби України, м. Ірпін

Онищенко М. В.,
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

КОНВЕНЦІЯ 1944 РОКУ ЯК ОСНОВНЕ ДЖЕРЕЛО МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Третім етапом розвитку міжнародного повітряного права, після формування основ теорії повітряного права і прийняття Паризької конвенції 1919 р., стало прийняття Конвенції про міжнародну цивільну авіацію – Чиказької конвенції 1944 року. Наприкінці Другої світової війни з ініціативи США у Чикаго в листопаді 1944 р. була скликана міжнародна конференція, у результаті роботи якої були прийняті Заключний акт конференції, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Угода про міжнародне транзитне повітряне сполучення та Угода про міжнародний повітряний транспорт. Друга частина Чиказької конвенції 1944 року була присвячена створенню й діяльності Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), яка повинна була контролювати виконання положень конвенції та її додатків [1, с. 71].

7 грудня 1944 року 52 країни світу підписали Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію – основне джерело міжнародного повітряного права. Початковий варіант Конвенції був складений лише на англійській мові, пізніше, 24 вересня 1968 р., в Буенос-Айресі був підписаний Протокол про тримовність тексту Конвенції: було додано тексти Конвенції французькою та іспанською мовами. Текст російською мовою був прийнятий 30 вересня 1977 р. згідно з Протоколом, підписаним у Монреалі, який вступив у силу 16 вересня 1999 р. Конвенція складається із преамбули та чотирьох частин, а саме: Аеронавігація, Міжнародна організація цивільної авіації – ІКАО, Міжнародний повітряний транспорт, Заключні положення [1, с. 72]. У даному документі була закладена ідея про те, що розвиток міжнародної цивільної авіації може сприяти встановленню й підтримці дружби та взаєморозуміння між націями й народами світу, а зловживання нею може загрожувати загальній безпеці. Перша частина Конвенції закріпила загальні принципи, а також принцип повного і виняткового суверенітету кожної держави над своїм повітряним простором; визначення поняття державної території. Необхідно зазначити, що Конвенція застосовується тільки до цивільних повітряних суден. У положеннях конвенції про польоти над територією договірних держав встановлюються принципи проведення регулярних, нерегулярних і каботажних польотів; зазначені вимоги до польотів безпілотних повітряних суден, встановлення заборонених зон, посадки в митному аеропорту, дотримання правил держави про повітряні перевезення, запобігання поширення хвороб за допомогою повітряних суден, огляду повітряних суден та ін. Також Конвенція 1944 р. містить положення про визначення національної приналежності повітряного судна, загальні положення про застосування кожною країною свого національного законодавства при реєстрації повітряного судна, про повідомлення про реєстрацію. Закріплені положення, що стосуються адміністративних формальностей, митних й імміграційних процедур, допомоги повітряним судам, що зазнали лиха, розслідування авіаційних подій, про неприпустимість арешту або затримки повітряного судна однієї договірної держави на території іншої договірної держави за патентними позовами, про обов'язок держави надавати на своїй території аеропорти й аеронавігаційні засоби, співпрацювати з питань видання

аеронавігаційних карт, схем та ін. Норми Конвенції стосуються правил, стандартів, процедур та організації, що стосуються діяльності міжнародної цивільної авіації, і в той же час допускають можливість для держав установлювати інші стандарти [1, с. 73]. Положення другої частини Конвенції є статутом діяльності ІКАО. Положення третьої частини стосуються поточної діяльності міжнародної цивільної авіації, її норми зобов'язують авіатранспортні підприємства надавати Раді ІКАО звіт про перевезення, статистичні дані про витрати та інші фінансові дані, закріплюють за державами право самостійно визначати маршрути й аеропорти, що використовуються при міжнародних повітряних сполученнях. У Заключних положення зазначені зобов'язання держав-учасниць Конвенції денонсувати Паризьку конвенцію 1919 р. і Гаванську конвенцію 1928 р., реєструвати в Раді ІКАО всі угоди з питань аеронавтики, скасовувати всі угоди, несумісні з положеннями конвенції. Окремі норми регулюють порядок розгляду розбіжностей, що стосуються тлумачення або застосування Чиказької конвенції і передбачають санкції за невиконання рішень Ради ІКАО. Свобода дій держав-учасниць передбачається лише на випадок війни або введення надзвичайного стану [1, с. 72].

Конвенція містить 18 технічних додатків, які називаються міжнародними стандартами і рекомендованою практикою. У відповідності зі ст. 37 кожна держава з числа договірних зобов'язується співпрацювати у забезпеченні максимальної однаковості правил, стандартів, процедур і організації щодо повітряних суден, персоналу, повітряних трас і допоміжних служб з усіх питань, в яких це буде сприяти розвитку і вдосконаленню аеронавігації. Додатки були прийняті на шести мовах: російській, англійській, арабській, іспанській, китайській, французькій. Кожна держава з числа договірних повинна вибрати для внутрішнього використання текст на одній з перерахованих мов або в перекладі на свою мову [2, с. 83]. Чиказька конвенція була ратифікована Україною 10 серпня 1992 року та набула чинності 9 вересня того ж року.

Отже, Чиказька конвенція встановила основні принципи роботи міжнародної авіації, зокрема, правила польотів над територією держави-учасниці, принцип національної належності повітряного судна, полегшення міжнародних польотів, міжнародні стандарти та рекомендовану практику.

Література

1. Бордунов В. Д. Международное воздушное право : учеб. пособие. / В. Д. Бордунов. – М. : Авиабизнес, 2007. – 464 с.
2. Рижий В. І. Міжнародне повітряне право : зб. наук.-практ. публ. / В. І. Рижий. – К. : Юстініан, 2011. – 480 с.

УДК 347. 82:001.11 (043.2)

Макеєва О. М.,
старший викладач,
Мельник П. М.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

СУЧАСНІ ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ КОНЦЕПЦІЇ ПРЕДМЕТУ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

В сучасних умовах проведення в Україні правової реформи важливого значення набуває проблема подальшого розвитку і вдосконалення правового регулювання суспільних відносин, що виникають у зв'язку з використанням повітряного простору. За роки незалежності України помітно зріс інтерес до проблем формування повітряного права України як галузі права. Останнім часом у спеціальній юридичній літературі сформувався підхід до з'ясування змісту та місця повітряного права у системі права України як підгалузі транспортного та екологічного права. Однак при дослідженні повітряних правовідносин лише як авіатранспортних, обмежуються можливості детального обґрунтування всіх актуальних проблем цієї галузі права. Крім цього, об'єктом правового регулювання, наукового дослідження та вивчення повинна бути не тільки авіатранспортна діяльність, а й інші види авіаційної діяльності.

Становлення повітряного права як самостійної галузі права України розвивається відповідно до відзначеною російським вченим В. Д. Бордуновим закономірністю, що національне законодавство протягом усього ХХ ст. активно брало участь у правовому регулюванні міжнародних повітряних сполучень, виконуючи два завдан-