

під час перевезення вантажу; передбачає захист прав споживачів послуг з повітряних вантажних перевезень, у тому числі шляхом страхування відповідальності авіаперевізника за шкоду, заподіяну вантажу.

Цивільний кодекс України [3] регулює питання позовної давності та страхування у зв'язку з перевезенням вантажу; визначає загальні вимоги та особливості договорів перевезення вантажу, чартеру (фрахтування) і транспортного експедирування; закріплює стягнення провізної плати та підстави відповідальності перевізника, порядок пред'явлення претензій і позовів, що впливають із договору перевезення вантажу, при чому незалежно від виду транспорту, яким перевозиться вантаж. Господарський кодекс України [4] регламентує перевезення вантажів, пов'язане з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання, у тому числі повітряними шляхами, з точки зору господарської діяльності. Нормами Закону України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності" від 01.06.2000 р. № 1775-III із змінами передбачено ліцензування послуг з перевезення вантажу повітряним транспортом, а наказом "Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом" від 26.11.2001 р. № 139/821 визначено порядок видачі ліцензій, а також організаційні, кваліфікаційні, технологічні та інші вимоги щодо вказаного виду господарської діяльності.

Наказ Державіаслужби України "Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів" [5] детально визначає умови перевезення вантажів повітряним транспортом, за яких забезпечується належний рівень безпеки польотів та якості перевезень, а саме: загальні умови та забезпечення якості перевезення вантажів, вимоги щодо оформлення авіавантажної накладної, застосування тарифів і зборів за транспортування вантажу, порядок бронювання та прийняття товарів до транспортування, відповідальність перевізника та ін.

Вказаними нормативними актами не вичерпується правове поле перевезення вантажів повітряними суднами, що потребує ретельного їх вивчення та аналізу.

### *Література*

1. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2012 рік.; Підсумки діяльності авіаційної галузі України у I півріччі 2013 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/pidsumki%20dijalnosti/>
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
3. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV із змінами // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
4. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV із змінами // Відомості Верховної Ради України. – 2003 р. – № 18. – Ст. 144.
5. Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів : Наказ Державіаслужби України від 14.03.2006 р. № 186 із змінами // Офіційний вісник України від 05.07.2006 – 2006 р. – № 25. – С. 262. – Ст. 1840, код акту 36637/2006

УДК 347.8(043.2)

**Богульська А. С., Вернидуб О. О.**

студенти,

Гуманітарний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Чабах О. М., старший викладач

## **ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА УКРАЇНИ**

У сучасній теорії повітряне право в широкому розумінні розглядається як сукупність норм, що регулюють відносини, які виникають у зв'язку з використанням повітряного простору[3].

Правові норми, що містяться в Конституції України, Повітряному кодексі, законах та підзаконних актах, виступають юридичною основою правового регулювання правовідносин у сфері цивільної авіації. При такому підході норми повітряного права можна розглядати, по-перше, як самостійну систему, що має свої специфічні галузеві та міжгалузеві інститути; по-друге, як су-

купність, блок норм іншої галузі права (транспортного права, наприклад). Щодо останнього підходу, то слід зауважити, що сучасне повітряне право України покликано визначати правові основи функціонування у нових умовах не тільки цивільної авіатранспортної системи, а й усієї системи юридичних норм щодо використання повітряного простору країни.

Повітряне право вміщує блоки законодавства, які регулюють відносини в інших сферах суспільного життя. Так, наприклад, воно містить:

- ◆ норми конституційного права (суверенітет над повітряним простором);
- ◆ норми цивільного права (право власності на повітряне судно, перевезення пасажирів, пошти; оренда повітряного судна; цивільна відповідальність перевізника і власника повітряного судна; види авіаційного страхування тощо);
- ◆ норми адміністративного права (порядок ліцензування авіаційних робіт та сертифікації авіакомпаній, порядок реєстрації повітряних суден, аеродромів та аеропортів; адміністративна відповідальність);
- ◆ норми кримінального права (відповідальність за особливо тяжкі правопорушення, наприклад захоплення повітряного судна);
- ◆ норми господарського права (господарська і комерційна діяльність, авіаційні роботи);
- ◆ норми екологічного права (регулювання випромінювання та шумів, екологічних забруднень, спричинених підприємствами авіації).

◆ норми земельного права, які не включені в проект Повітряного кодексу, а існують в інших нормативних актах (відведення земель для авіації, правовий режим земель авіації).

Виходячи із вище сказаного, можна сказати про те, що повітряне право в Україні є сформованим як комплексна галузь права.

Цілісність повітряного права України передбачає його внутрішню сформованість та виокремлення його серед інших галузей права. До специфічних ознак, що дозволяють вирізнити повітряне право як умовно автономну підсистему в загальній системі права України є наступні [2]:

- ◆ повітряне право за роки незалежності у національній сис-

теми права вже історично сформувалося як підсистема – за сукупністю нормативно-правових актів з умовно самостійною функцією, обумовленою правовою природою держави як суверена повітряного простору;

◆ повітряне право України як система формується не як сукупність, а як множина правових принципів та норм, що у своїй єдності утворюють нову якість відносин, пов'язаних із застосуванням державою гарантій щодо використання її повітряного простору та участю у використанні міжнародного повітряного простору;

◆ повітряне право України має достатньо високий рівень систематизації у формі кодексу (Повітряного кодексу України) з рецесією та інтеграцією у нього принципів і норм міжнародних конвенційних положень, рекомендованої практики ІКАО, що регулюють відносини у повітряному просторі;

◆ повітряне право України має специфічні ознаки у правовідносинах, що визначається у застосуванні спеціальними суб'єктами у повітряному просторі України особливого права з різними цілями;

◆ повітряне право України наділено особливістю відносин права власності стосовно повітряного простору (атмосферне повітря, як і земля, її надра, водні та інші природні ресурси в нашій країні є об'єктом права власності українського народу);

◆ повний і виключний суверенітет на повітряний простір України належить тільки державі, що формує специфічні ознаки правового статусу всіх інших суб'єктів повітряного права лише як користувачів повітряного простору;

◆ повітряне право України містить притаманні тільки йому правові норми та правові категорії стосовно визначення суб'єктних та об'єктних галузевих ознак (наприклад, авіаційний персонал, пілот, екіпаж повітряного судна, експлуатант авіаційної техніки, повітряний транспорт, повітряне судно, авіаційні правила, аеропорт, аеродром, повітряна траса та інші);

◆ повітряний простір, як предмет правовідносин, обумовлює функціональний зв'язок всіх структурних елементів повітряного права України як цілісної системи.

Щодо перспектив розвитку, то на сьогоднішній день Україна є повноправним членом таких впливових міжнародних організацій,

як Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), Європейська конференція цивільної авіації (ECAC) Європейська організація з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL) та є кандидатом в члени Об'єднаних Авіаційних Властей (JAA), частину повноважень яких було передано Європейській агенції з безпеки авіації (EASA). Від 10.08.1992 року Україна є членом Чиказької конвенції (1944), конвенції про міжнародну цивільну авіацію; від 28.05.1999 року Україна є членом Варшавської конвенції (1929), конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Із таким виходом на міжнародну арену Україна почала удосконалювати правову регламентацію використання повітряного простору, результатом чого є прийняття 19.05.2011 року нового Повітряного кодексу[1]. Динамікою перспективного розвитку повітряного права України є внесені зміни до нині діючого Повітряного кодексу, про що свідчать закони від 16.05.2013 року та 04.07.2013 року.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 року № 3393-УІ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
2. Задорожня Г. В., Соколова Є. П. Державна політика розвитку цивільної авіації ХХІ століття: економічні і стратегічні можливості України [Електронний ресурс] / Г. В. Задорожня, Є. П. Соколова – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Npnau/Yur/2009/fails/16\\_zador.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Npnau/Yur/2009/fails/16_zador.pdf)
3. Козловський А. А., Боярська З. І. Розвиток концепції повітряного права України: історія та сучасність [Електронний ресурс] / А. А. Козловський, Боярська З. І. – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Npnau/Yur/2009\\_3/fails/2\\_Kozlovsky\\_Boyarskaya.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Npnau/Yur/2009_3/fails/2_Kozlovsky_Boyarskaya.pdf)

УДК 347.85(091)(043.2)

**Бондарук А. В., Антропченко А. К.**

студенти,

Інститут екологічної безпеки,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Чабах О. М., старший викладач

### **ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОСМІЧНОГО ПРАВА**

Розпад СРСР не тільки суттєво змінив геополітичну систему у світі, але й значно вплинув на розвиток світової космонавтики. Адже розпалася велика космічна держава і військове протистояння у космосі перестало бути мотивом планування та проведення космічних експериментів.

Не дивлячись на зміну пріоритетів у бік мирного космосу та загальну тенденцію до комерціалізації космічної діяльності, космічна галузь на даний момент значною мірою визначає довгостроковий економічний розвиток держави, виступає каталізатором розроблення та впровадження високих технологій.

У зв'язку з високою наукоємністю космічна галузь має ключове значення для науково-технічного переозброєння практично всіх галузей національної економіки. Будь-якій країні для того, щоб бути космічною державою, необхідно мати ракети-носії, власні космічні апарати і наземну інфраструктуру, яка включає космодром, центр керування польотами, центр далекого космічного зв'язку тощо.

Вперше визнанням міжнародним співтовариством ваги України у світовій космічній діяльності стало її прийняття у 1990 році постійним членом Комітету ООН з використання космічного простору в мирних цілях.

Виходячи з необхідності збереження і подальшого розвитку в інтересах незалежної України науково-технічного й виробничого потенціалу космічної галузі, у 1992 році відповідно до Указу Президента України було створено Національне космічне агентство (НКАУ).

В 1994 році Кабінет Міністрів України затвердив Державну космічну програму на 1994-1997 роки, виконання якої забезпечи-