

інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації [2].

Таким чином, статус провідного органу державного управління авіацією в Україні підвищився від департаменту в складі Міністерства транспорту України до центрального органу виконавчої влади, підпорядкованого безпосередньо Кабінету Міністрів України. Це означало підвищення спеціалізації державного управління авіаційною сферою, а також певну самостійність авіації, що мало сприяти підвищенню якості управління, професіоналізму державних службовців. У сучасний період розвитку України основними завданнями Державіаслужби є: реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України; внесення пропозицій Міністрові інфраструктури щодо забезпечення формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України; організація використання повітряного простору України; здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, нагляду за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування.

#### *Література*

1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij\\_jurnal/2007/statji\\_n4\\_5\\_2007/Filippov\\_10.pdf](http://law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2007/statji_n4_5_2007/Filippov_10.pdf)2.

2. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520 // Урядовий кур'єр. – 2014. – 22 жовтня. – № 195.

УДК 347.8(93)(043.2)

**Манукян А. Ж., Ткач І. О.**, студентки,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

### **З ІСТОРІЇ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА**

Римське право розглядало повітря як природне середовище, абсолютно необхідне для життя і доступне всім, як спільне надбання людства. Але щойно з'явилася можливість вільно використовувати повітряний простір у комерційних і військових цілях, держави одностайно заявили про своє право суверенітету над повітряним простором, включивши його до складу власних територій. Аж до Другої світової війни міжнародне повітряне право розвивалося не як самостійна галузь міжнародного права, а як право цивільної авіації. Держави вступали у

міжнародні стосунки з приводу використання повітряного простору для польотів та повітряних перевезень між державами. Поступово утвердилося правове положення повітряного простору: держави стали володіти суверенітетом використання повітряного простору.

Останні десятиріччя ознаменувалися розвитком наукових, науково-прикладних і навчально-методичних розробок різних розділів міжнародного і внутрішньодержавного повітряного права і всієї галузі в цілому. Значний внесок у цьому питанні зробили Ю. М. Колосов, Ю. Н. Малєєв, А. Н. Верещагин, В. Д. Бордунов, А. П. Мовчан.

У розвитку повітряного права можна виділити три періоди. У першому періоді, до 1919 р., відбувалося формування теорії повітряного права. Боротьба точилася між прихильниками принципу «свободи повітря» і прихильниками принципу «суверенітету на повітряний простір». Прихильники принципу «свободи повітря» виходили з того, що повітряний простір не підлягає національному присвоєнню і на нього не повинна поширюватися юрисдикція держави. Різновидом цієї теорії була «теорія зон», прихильники якої намагалися провести аналогію правового режиму водних просторів з правовим режимом повітряного простору (нижні шари повітряного простору повинні перебувати під суверенітетом держави, а на верхні шари повинна поширюватися свобода повітря). У цей період багато країн прийняли національні акти, що закріпили суверенітет на свій повітряний простір [1]. У другому періоді (між двома світовими війнами) відбулося остаточне визнання принципу повного і виняткового суверенітету держав над їх повітряним простором, який був закріплений не тільки в національному законодавстві більшості держав, але і в багатосторонніх міжнародних угодах (Паризька конвенція про повітряні пересування 1919 р., Варшавська конвенція 1929 р., Чиказька конвенція 1944 р. тощо). Третій період (після прийняття Чиказької конвенції 1944 р.) пов'язаний з науково-технічною революцією в авіації, появою якісно нових літальних апаратів (реактивні, надзвукові літаки), а також з прийняттям багатьох міжнародних багатосторонніх угод, що формують нові принципи міжнародного повітряного права [2].

Чиказькою конвенцією була заснована Організація міжнародної цивільної авіації (ІКАО), цілями і призначенням якої є розвиток принципів і технології міжнародної повітряної навігації та заохочення планування і розвитку міжнародного повітряного транспорту. Структуру міжнародного повітряного права складають групи норм: норми, що регулюють міжнародні повітряні перевезення, режим повітряного простору і міжнародні польоти та норми, що регулюють міжнародні сполучення з комерційного боку [2].

Історичне формування повітряного права в Україні тривалий час не мало самостійного характеру, а було представлене правовою доктриною і

практикою розвитку повітряного законодавства СРСР. І тільки за часів державної незалежності України спостерігається бурхливий розвиток її повітряного законодавства. У той же час Повітряний кодекс України, прийнятий 1993 року як основний нормативний акт, що регулює діяльність цивільної авіації, багато в чому повторює традиції радянського повітряного законодавства і потребує внесення докорінних змін, доповнень, спрямованих на врахування нових реалій розвитку суспільних відносин у сфері цивільної авіації та вимог стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), регіональних спеціалізованих міжнародних інституцій у Європі та Євроконтролю [3].

Отже, повітряне право зародилося ще у період освоєння повітряного простору людиною за допомогою літальних апаратів. З розвитком технічного процесу, модернізації літальних апаратів актуальним стало питанням суверенітету та визначення повітряного простору над територією держав та їх безпеки. У цей час чимало держав прийняли національні акти, закріпивши суверенітет на повітряний простір над своєю територією. Іноземне повітряне судно, яке здійснює міжнародні повітряні польоти, під час свого перебування у межах території певної держави підпорядковується його юрисдикції, будь яке порушення цих правил підриває безпеку повітряних сполучень. Неухильне дотримання всіма державами принципу забезпечення безпеки є важливою умовою подальшого розвитку міжнародних повітряних сполучень, які в наш час відіграють істотну роль у зміцненні політичних, економічних, культурних та інших зв'язків між країнами і народами. З бурхливим розвитком цивільної авіації у всьому світі та в Україні зростає потреба у використанні повітряного простору і розширенні кола його користувачів, що зумовлює необхідність вдосконалення внутрішньодержавного повітряного права України з огляду на історичний досвід його формування та сучасних вимог європейського й міжнародного права.

#### *Література*

1. Верещагін О. М. Міжнародне повітряне право: проблеми міжнародно-правового регулювання повітряних сполучень / О. М. Верещагін. – М.: Юристь, 2000. – С. 43-47.
2. Каламкарян Р. А. Міжнародне повітряне право: підруч. / Р. А. Каламарян, Ю. І. Мигачов. – М.: Норма, 2005. – С. 550-551.
3. Повітряне право України: навч. посіб. / за заг. ред. В. В. Костицького. – Дрогобич: Коло, 2011. – 552 с.