

Державної авіаційної служби від 26 лист. 2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text>

2. Перевезення тварин. URL: <https://www.flyuia.com/ua/ua/information/traveling-with-pets>.

3. Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні (редакція від 10.05.1979 р.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_227#Text.

4. Поліція розслідує загибель 38 цуценят у літаку МАУ. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2020/06/20/7256496/>.

УДК 347.859 (091) (043.2)

Клімук О.О., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Кунєв Ю.Д., д.ю.н., професор

ОСОБЛИВОСТІ СТАНОВЛЕННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Початок минулого століття, на жаль, не може відзначитися наявністю норм і принципів, які були б спрямовані на регулювання діяльності держав у повітряному просторі. Саме розвиток науково-технічної революції та регламентація міжнародних повітряних польотів дали поштовх для створення даних норм. Держави, згідно з принципом верховенства на своїй території, почали закріплювати в нормах національного законодавства положення про виключний суверенітет над своїм повітряним простором.

Повітряне право – це галузь права, яка складається із принципів і норм, що регулюють відношення між суб'єктами права в зв'язку з використанням авіацією повітряного простору над державними й міжнародними територіями.

Французько-німецька угода 1913 року була першим в історії документом з повітряного права, що зіграв важливу роль в остаточному визначенні позицій держав щодо того, яким повинен бути режим повітряного простору, розташованого над державною територією: вільним для польотів будь-яких повітряних суден або підлеглим влади суверенної держави. З появою перших літаків на початку ХХ ст. у доктрині міжнародного права розгорнулася гостра дискусія щодо режиму повітряного простору та прав держав щодо нього в межах їх сухопутної території. На думку одних вчених повітряний простір над державною територією має бути вільним і відкритим для польотів повітряних суден. Інші ж відстоювали необхідність поширення суверенітету на повітряний простір, розташоване над державною територією. Особливо наполегливо

підтримували «свободу повітря» французькі юристи. Не останню роль в цьому відігравало лідерство Франції у виробництві літальних апаратів перед Першою світовою війною. Випереджаючи Німеччину, Англію, США і Росію за чисельністю літаків і вважаючи, що це перевага збережеться за нею якщо не назавжди, то надовго, Франція не потребувала небудь обмеження на повітряні пересування, які витікали самим природним чином з суверенітету держав. Режим «свободи повітря», на її думку, не міг перешкоджати свободі повітряних пересувань. Все це призвело до висновку про неможливість підпорядкування повітря як такого внаслідок його фізичних властивостей суверенітету держави, тому проголошення «свободи повітря» є природним і юридично правильним рішенням. Одночасно з цим вчений допускав, що держави мають право накладати деякі обмеження на «свободи повітря»: забороняти польоти іноземних повітряних суден над своєю територією, вживати заходів обережності з метою забезпечення своєї національної безпеки, захищати свої комерційні інтереси від конкуренції інших держав.

Підсумком теоретичних дискусій і практичних спроб закріпити «свободу повітря» в Міжнародному повітряному кодексі, розробленому Міжнародним юридичним комітетом авіації в 1911 р., стала французько-німецька угода 1913 р. У ньому вперше було закріплено право держав розпоряджатися своїм повітряним простором, і в цьому полягає велике історичне значення цієї угоди [1, с. 62].

Бурхливий розвиток повітряного права України як незалежної держави розпочинається з 1993 р., тобто з часу прийняття Повітряного кодексу України. Проте відтоді відбулося чимало подій. Наприклад, Україна стала членом Європейської конференції цивільної авіації, членом Європейської організації з безпеки аеронавігації, стала кандидатом у члени об'єднаних авіаційних влад тощо. Такий стан безперечно вимагав внесення відповідних змін до законодавства у галузі авіації з метою належного виконання взятих на себе зобов'язань. Над цим питанням тривалий час працювали науковці та практики, намагаючись створити такий нормативний акт, який би цілковито відповідав міжнародним нормам і стандартам, а також сприяв забезпеченню виконання Україною взятих на себе зобов'язань за міжнародними договорами й угодами у галузі повітряного права. В результаті їх роботи 19 травня 2011 року було прийнято новий Повітряний кодекс України [2].

Враховуючи територіальне верховенство держави та оперуючи категорією «власність», національне законодавство держав та

міжнародне право допускають використання повітряного простору держави за її згодою іноземними державами, фізичними та юридичними особами (користувачами). Можна сказати, що держава є не тільки сувереном свого повітряного простору, а й його власником. Отже, кодекс мусить закріпити конкурентну поведінку на ринку авіаперевезень та встановити його правила. Таким чином, діапазон повітряного права буде значно розширений.

Предметом повітряного права України виступають лише такі суспільні відносини, що виникають у зв'язку із безпосередньою діяльністю авіації по використанню повітряного простору. Зокрема, нормами повітряного права регулюються відносини, що виникають у зв'язку із виконанням польотів у повітряному просторі, вимогами до екіпажів та повітряних суден цивільної авіації, тощо. При такому підході норми повітряного права можна розглядати, по-перше, як самостійну систему, що має свої специфічні галузеві та міжгалузеві інститути; по-друге, як сукупність, блок норм іншої галузі права [3, с. 209].

Підсумовуючи вищевикладене, можна зробити висновок, що міжнародне повітряне право стало розвиватися шляхом багатостороннього та двостороннього регулювання міждержавних відносин у галузі міжнародних польотів.

Важливим стратегічним напрямком залишається удосконалення нормативно-правової бази в частині приведення її у відповідність із сучасними міжнародними вимогами, що формуються з боку Європейського Союзу та міжнародних організацій. При вирішенні зазначених питань потрібно враховувати нинішнє соціально-економічне становище як України, так і інших держав та визначитися не тільки з загальним напрямом, щодо якого відбуватиметься подальший розвиток у галузі повітряного права, а й з більш конкретними питаннями, що стосуються ліцензійного та спеціального дозвільного процесів, як таких, що мають значний вплив на подальший розвиток політико-правових, і економічних міжнародних відносин.

Література

1. Бордунов В.Д. Міжнародне повітряне право: навч. посіб. Москва: НОУ ВКШ «Авіабізнес»; вид-во «Наукова книга», 2006. 464 с.
2. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. *Офіційний вісник України*. 2011. № 46. Ст. 1881.
3. Транспортне право України: навч. посіб. / за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. Київ: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.