

3. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. – М.: Междунар. отношения, 1986. – 240 с.

4. Энциклопедия безопасности авиации / Н. С. Кулик, В. П. Харченко, М. Г. Луцкий и др.; Под ред. Н. С. Кулика. – К.: Техніка, 2008. – 1000 с.; ил. – Библиогр.: 999 с.

5. Аналіз рівня безпеки польотів та виявлення потенційних факторів аварійності з цивільними повітряними суднами України за I квартал 2012 року [Електронний ресурс] / Сайт Державної авіаційної служби України. Безпека авіації. Безпека польотів. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Bezpeka-aviatsii/Bezpeka-polotiv/23804.html>

УДК 347.824:656.022.3(043.2)

**Малярова К. О.**, аспірант,

Національний університет «Одеська юридична академія», м. Одеса

**Войновська А. В.**, студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

## **АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВННЯ КАБОТАЖУ У ВНУТРІШНЬОМУ ПРАВІ**

Говорячи про правове регулювання комерційної діяльності авіакомпаній, треба особливо підкреслити їх комерційні права. Серед них особливо слід відмітити восьму та дев'яту «свободи повітря» (право каботажу). Можна зазначити, що каботаж посідає особливе місце у правовому регулюванні внутрішньодержавних перевезень, які здійснюються іноземними авіакомпаніями. Ці перевезення називаються 9-ю «свободою повітря» в міжнародній повітряно-правовій теорії. Вчений-правознавець В. Д. Бордунов дає наступне поняття 9-ї «свободи повітря»: «Дев'ята» «свобода повітря» - право здійснення каботажних перевезень по маршруту на території держави, яке дає на це дозвіл [1, с. 165].

Коротше кажучи, каботажні авіаперевезення можуть бути визначені як комерційні авіаперевезення іноземного перевізника в межах території держави. Для поняття суті каботажних авіаперевезень можна розглянути наступні приклади. Здійснення авіаперевезень авіакомпанією Узбекистана між Лондоном на території Великобританії можуть стати прикладом. В загальному треба відмітити, що каботажні авіаперевезення регулюються міжнародними договорами і конвенціями. Принцип каботажу взятий із положень Паризької (1919), Гаванської Конвенцій (1928). У зв'язку з цим треба особливо підкреслити Варшавську конвенцію «Про уніфікацію деяких

правил міжнародних авіап перевезень» вид 12 жовтня 1929 року і Конвенцію «Про міжнародну цивільну авіацію» (Чиказька конвенція 1944 року). Згідно статті 7 Чиказької Конвенції під «Каботажем» розуміють, що: «Кожна Держава має право відмовляти в дозволі повітряним суднам інших держав приймати на борт на своїй території пасажирів, пошту, вантаж, що перевозяться за винагороду чи по найму і мають призначення в пункт в межах своєї території. Кожна Договірна держава зобов'язана не вступати в якусь угоду, яка спеціально надає різні привілеї на виключній основі будь-якій державі чи авіакомпанії будь-якої держави.». Згідно цієї Конвенції право каботажу передбачено для кожної держави-члена. Відношення учених-правознавців до цієї статті різні. В повітряних кодексах як Киргизстану (Повітряний кодекс Республіки Киргизстан 15.04.1994 р.), так і Таджикистану (Повітряний кодекс Республіки Таджикистан 13.11.1998 р.) іноземним авіаційним підприємствам не дозволялось здійснювати авіап перевезення в межах кордонів держави без відповідного дозволу державного органу (спеціально уповноваженого органу в галузі цивільної авіації) [2; 3]. Треба відзначити, що отримання каботажного права в цих державах практично неможливо. Здійснення каботажних авіап перевезень за Повітряним Кодексом Республіки Білорусь 16.05.2006 р. можливо тільки з дозволу спеціального уповноваженого органу в області цивільної авіації. Республіка Білорусь підійшла до каботажних авіап перевезень з більш позитивної сторони і підготувала ґрунт для реалізації такого виду перевезень в середині держави. Потрібно відзначити, що в квітні 2012 року Білоруська авіакомпанія «Белавія» планувала реалізувати каботажні перевезення між містами Росії. А також передбачити і внести зміни в законодавстві в дані сфері для чергового раунду переговорів. В цьому разі потрібно було внести зміни в законодавстві Росії і видати каботажне право авіапідприємствам всіх держав або тільки Білорусі. Потрібно відмітити, що Білорусь реалізує активний обмін цими правилами із країнами Євросоюзу. Аналізуючи вищенаведене, варто зауважити, що було б цілеспрямовано подивитись на внутрішньо-державний акт Російської Федерації [5].

В статті 63 «Комерційна діяльність в галузі цивільної авіації іноземних авіаційних підприємств, міжнародних експлуатаційних агентств і іноземних індивідуальних підприємців» глави 9 «Авіаційні Підприємства» «Повітряного кодексу Російської Федерації», стосовно каботажу серед прав, котрі не мають іноземні авіаційні підприємства, міжнародні експлуатаційні агентства, вказано: «приймати на території Російської Федерації на борт повітряних суден пасажирів, багаж, вантаж, пошту, для повітряних перевезень в межах території Російської Федерації без дозволу уповноваженого органу в галузі цивільної авіації, виданих в порядку,

установлених Управлінням Російської Федерації». Не дивлячись на деякі звернення до Уряду Російської Федерації відносно процедур з згодою на каботаж, це не було реалізовано. В Росії діяльність іноземних авіакомпаній обмежена 5-ю «свободою повітря». Сьогодні жодна іноземна авіакомпанія не має право на каботажні авіаперевезення на території Росії. Разом з цим, Росія також не може здійснювати каботажні авіаперевезення в Європі. Російський вчений-правознавець С. І. Коровін відзначає, що обмеження в статті 63.5 Повітряного кодексу РФ співпадають зі статтями 6 і 7 Чиказької Конвенції. Він також посилається на положення РФ щодо Федерального Повітряного транспорту. Із вищевказаного стає зрозуміло, що в Повітряних кодексах Росії і Білорусі знайшли відображення по суті однакові, але різні підходи стосовно каботажу. Так як в Білорусі каботажне право дозволяється, а Росія установлює заборонені норми при допомозі авіаційних правил. Якщо підійти до цього питання з російської точки зору, ми бачимо, що думки про те, що авіапромисловість держави ще з Радянських часів завжди була попереду, і як супердержава вона повинна думати про розвиток національних авіапідприємств, призвела до застосування заборонених норм в цій області. Держави які мають велику територію, завжди старанно формують авіапідприємства, адже такі потреби законодавства можна рахувати нормальними. За винятком держав Євросоюзу і ряду інших держав більшість держав не дозволяють іншим авіаперевізникам, крім своїх національних, реалізувати каботажні авіаперевезення [5].

Як висновок, можна сказати, що в сучасному світі розповсюджена політика «Відкритого Неба», яка створює можливість державам користуватись всіма 9 «свободами повітря». Держави Євросоюзу, що розглядають каботажне авіаперевезення як повноваження, що належать державі, вже почали формувати «Єдине Європейське Небо» і з 1993 року всі країни Євросоюзу отримали безмежний доступ до польотів в межах держав-членів Євросоюзу. З 1997 року створено каботажне право між аеропортами держав – членів цієї організації.

#### *Література*

1. Бордунов В. Д. Міжнародне повітряне право: Навчальний посібник / В.Д. Бордунов. – М.: НОУ ВКІШ «Авіабізнес», 2007. – 464 с.
2. Повітряний кодекс Киргизької Республіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://online.adviser.kg/Document>
3. Повітряний кодекс Республіки Таджикистан [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://mmk.tj/ru/library/ugolovnii\\_kodeks\\_cht.doc](http://mmk.tj/ru/library/ugolovnii_kodeks_cht.doc)
4. Повітряний кодекс Республіки Білорусь [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pravo.levonevsky.org/bazaua09/text00021.htm>

5. Повітряний кодекс Російської Федерації: станом 1 березня 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.consultant.ru/popular/air/>

УДК 341.229 (043.2)

**Терещенко Н. М.**, старший викладач,  
**Антоненко М. М.**, аспірант,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ЗНАЧЕНИЕ РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПОВ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ОБРАЗОВАНИЯ КОСМИЧЕСКОГО МУСОРА В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ БОРЬБЫ С ЗАСОРЕНИЕМ ОКОЛОЗЕМНОГО КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА**

Активное развитие космических технологий приносит с собой не только позитивные результаты, но также и негативные явления. Одним из таких «побочных эффектов» космической деятельности является засорение околоземного космического пространства. Несмотря на то, что космический мусор образовывался с первых лет космической деятельности, впервые на международном уровне проблема засорения была признана в 1993 году в рамках доклада Генерального секретаря Организации Объединенных Наций «Воздействие космической деятельности на окружающую среду».

Данная проблема особенно актуальна в наше время, что вызвано возрастающими масштабами засорения. При этом нельзя говорить о засорении какого-то отдельно взятого национального участка околоземной орбиты, речь идет об общем засорении околоземного пространства.

Засорение космического пространства началось с первых лет освоения космоса. В 1993 году проблема космического мусора в рамках доклада Генерального секретаря ООН «Воздействие космической деятельности на окружающую среду» впервые была названа глобальной, носящей международный характер. Можно говорить только об общем засорении околоземного пространства Земли, нет засорения отдельного национального участка околоземной орбиты.

Космический мусор следует определять как все находящиеся на околоземной орбите или возвращающиеся в атмосферу антропогенные объекты, включая их фрагменты и элементы, которые являются нефункциональными.

В последние годы в рамках международного сотрудничества проблема космического мусора активно обсуждается в рамках Комитета по использованию космического пространства в мирных целях Организации Объединенных Наций, а также в рамках двух его структурных