

Осадчий О. О., Голянич Б. В., Невечера Д. В.
слухачі, Гуманітарний інститут,
Національний університет оборони України, м. Київ

ІСТОРІЯ ПОХОДЖЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ПОВІТРЯНОГО ТА КОСМІЧНОГО ПРАВА

Вплив нових відкриттів у науці та техніці, які були покликані докорінно змінити на краще життя широких мас населення і досить швидко почали давати результати, виявився настільки суттєвим, що це стало означенням нового етапу в розвитку людської цивілізації. Прогрес науки і техніки не може не відбиватися на розвитку права. Найбільші науково-технічні досягнення завжди викликали необхідність правового регулювання відносин між державами, пов'язаних з використанням цих досягнень, з огляду на те, що наслідки їх застосування можуть набувати регіонального і навіть глобального характеру. Проте деякі галузі права, такі як космічне та повітряне право, не тільки відчують вплив науково-технічного прогресу, а й, у свою чергу, впливають на розвиток науки і техніки.

Повітряне право, як міжнародне, так і внутрішньодержавне, мають вже свою історію, необхідно зазначити, що розвиток повітряного права в країнах світу відбувався разом з появою цивільної авіації та потребами у використанні повітряного простору. Але питання правової регламентації використання повітряного простору майже до початку ХХ століття мало лише теоретичний характер. У подальшому у зв'язку із швидким розвитком авіації та використанням державами повітряного простору у цивільних та воєнних цілях проблема правової регламентації відносин, пов'язаних із використанням цього простору, стала нагальним питанням практики [1, с. 35].

Міжнародне повітряне право – одна з наймолодших галузей сучасного міжнародного права. Ще на початку минулого століття не було норм і принципів, які б регулювали діяльність держав у повітряному просторі. Ці норми з'явилися завдяки розвитку науково-технічної революції та у зв'язку з необхідністю регламентації міжнародних повітряних польотів.

Створення літальних апаратів, здатних здійснювати польоти між різними державами, зумовило необхідність розробки правил польотів таких апаратів і вирішення питань про правовий режим повітряного простору над державною територією та міжнародною територією спільного користування. Держави, згідно з принципом верховенства на своїй території, почали закріплювати в нормах національного законодавства положення про виключний суверенітет над своїм повітряним простором. У першому міжнародно-правовому акті в цій сфері

– Паризькій конвенції про повітряну навігацію 1919 р. також був закріплений принцип суверенітету держави на повітряний простір над її сухопутною і водною територією.

Керуючись цим принципом, багато держав у 20-30-ті роки ХХ ст. прийняли спеціальні закони, якими визначили правовий режим повітряного простору над своєю територією.

Міжнародна практика на початковому етапі пішла шляхом укладення двосторонніх угод, в яких зацікавлені держави фіксували право на польоти між ними, визначали маршрути міжнародної авіації, призначали національних авіаперевізників і вирішували конкретні технічні питання. Двосторонні угоди відіграли позитивну роль у налагодженні регулярних міжнародних польотів і розвитку міжнародного повітряного права.

Інтенсивність міжнародних польотів і диверсифікованість діяльності міжнародної авіації, що постійно зростали, вимагали розробки багатосторонніх міжнародно-правових актів. У 1929 р. була прийнята Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Конвенція мала на меті встановити однаковий порядок умов міжнародних повітряних перевезень щодо документів, уживаних для цих перевезень, і відповідальності перевізника.

Надалі була прийнята Римська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються попереджувального арешту повітряного судна 1933 р. і Брюссельський протокол до неї 1938 р.; Брюссельська конвенція для уніфікації деяких правил щодо надання допомоги повітряним суднам та їх рятування або допомоги й рятування за допомогою повітряних суден на морі 1938 р. (чинності не набула).

У Чикаго в листопаді 1944 р. була скликана міжнародна конференція для вироблення нової конвенції замість Паризької 1919 р. У результаті роботи Чиказької конференції 1944 р. 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 р. присвячувалася створенню й діяльності Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) [3, с. 13].

На конференції в Чикаго було вирішено, що питання комерційної діяльності повітряного транспорту (перевезення пасажирів, багажу, вантажів, пошти) повинні регулюватися двосторонніми угодами держав. До заключного акту конференції було внесено рекомендації про «Типову форму угоди про надання повітряних ліній», що одержав назву «чиказький тип». Угодою передбачалося здійснення комерційної діяльності в обсязі п'яти «свобод повітря».

США і Велика Британія в 1946 р. на Бермудських островах підписали угоду про повітряне сполучення між їхніми територіями («бермудський тип»). Ця угода стала компромісом між прихильниками вільної

конкуренції (США) та регламентації таких умов експлуатації договірних ліній, як тарифи, розподіл обсягів перевезень та ін. У 1977 р. Велика Британія денонсувала угоду 1946 р., а 23 липня того самого року між нею і США була укладена нова угода, що одержала назва «Бермуди-2». У ній детально розроблена схема залежності між частотою руху, вантажопідйомністю повітряних суден і можливістю використовувати ті або інші лінії. Цією угодою також регулюються чартерні перевезення. Угода «бермудського типу» була сприйнята як зразок багатьма державами для правового регулювання міжнародних повітряних сполучень [8, с. 67].

Отже, міжнародне повітряне право – це галузь міжнародного права, що складається з норм і принципів, які регулюють відносини між державами та іншими суб'єктами міжнародного права у зв'язку з використанням повітряного простору цивільною авіацією.

Література

1. Кострубіцька А. В. Механізми державного регулювання суспільного телебачення: досвід європейських країн / А. В. Кострубіцька // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Державне управління. – 2014. – № 1 (1). – С. 32-34.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. і тексти поправок до Чиказької конвенції [Електронний ресурс] // УПС «Консультант плюс».
3. Конвенція про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден 1963 р. [Електронний ресурс] // УПС «Консультант плюс».
4. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 р. [Електронний ресурс] // УПС «Консультант плюс».
5. Конвенція про боротьбу з незаконними діями, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 р. [Електронний ресурс] // УПС «Консультант плюс».
6. Малєєв Ю. М. Міжнародне повітряне право: Питання теорії та практики / Ю. М. Малєєв. – М., 2002. – 215 с.
7. Мовчан А. П. Міжнародне повітряне право / А. П. Мовчан. – К., 2001. – 24 с.
8. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI, зі змінами та допов. станом на 01.09.2011 / Україна. Закони // Кодекси України. – 2011. – № 9: Повітряний кодекс України. – С. 3-118.

УДК 340.12 (045)

Полонка І. А., к.ю.н., доцент,
ПВНЗ «Буковинський університет», м. Чернівці

ЗНАЧЕННЯ ТА ГАРАНТІЇ ПРАВОМІРНОЇ ПОВЕДІНКИ

На сучасному етапі розвитку українського суспільства на рівні теорії і практики особливої актуальності набуває проблема правомірної