

14 червня 1994 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/998_012

3. Proposed Eu / Ukraine Action Plan. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eurpa.eu>.

4. EU-Ukraine Summit: Joint Declarations. Paris, 9 September 2008 // http://www.delukr.ec.europa.eu/press_releases.html.

5. Договір про функціонування ЄС 2007 р. (Лісабонська редакція Договору про ЄЕС 1957 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eulaw.ru/treaties/tfeu>

6. Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community, signed at Lisbon, 13 December 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2007.306.01.0001.01.ENG

7. Визначення *acquis* ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/policy/glossary/terms/acquis_en

УДК 342.9(043.2)

Радзівіл О.А., к.ю.н., доцент,

Текєджанова К.Б., студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПЕРША КОДИФІКАЦІЯ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА ПІД ЕГІДОЮ ЛІГИ НАЦІЙ

Сучасне міжнародне право, отримавши на межі століть низку серйозних викликів, інтенсивно оновлює свої теоретичні основи. Зокрема, відступ від позитивістського і звернення до соціологічного праворозуміння, сприяє тлумаченню всієї системи права як соціальних законів, усвідомлених і вербалізованих в соціальних комунікаціях в якості правил.

Хоч систематизація знань про тенденції історичної динаміки і використання їх для підвищення адекватності правотворчого процесу соціальним реаліям не є завданням сьогодення, але вже можна звернути увагу на одну історичну тенденцію, яка полягає в тому, що «раціональна» складова людської психіки, відповідальна за впорядкованість соціальних процесів, періодично втрачає контроль над «стихійною» складовою природи людини. Для міжнародного права важливою є та обставина, що втрата контролю над стихійною складовою з боку раціональної складової найбільш інтенсивно й масштабно відбувається на межі століть, принаймні в суспільствах, які ведуть літочислення від Р. Х. Ці кризи викликані тим, що ціннісні й світоглядні основи, які підтримували суспільний порядок в попередньому столітті, піддаються критичному перегляду, а нові ще не стали загальновизнаним

(для раціональної складової) чинником наступної солідаризації суспільства. Це «самоздійснювані пророцтва» – «кооперативний ефект», що акумулює індивідуальні ірраціональні очікування в реалізацію очікуваного явища [1, с. 106-107].

Кризові явища міжнародного правопорядку на межі XX – XXI століть виявляють себе в масштабах, які ще не знала історія. Зусилля ООН, спрямовані на збереження здобутків другої половини XX століття, блокуються спонтанними і, ще не усвідомленими теоретично, явищами перехідного періоду. В цьому сенсі видається цікавим звернути увагу на особливості формування Версальсько-Вашингтонської системи міжнародних відносин (системи Ліги Націй) [2], яка була відгуком на фундаментальні соціальні й геополітичні зрушення на межі XIX-XX століть [3, с. 280]. Однією з особливостей системи Ліги Націй є те, що найважливіші здобутки, які стали фундаментальними для наступних десятиліть XX ст., були отримані в царині кодифікації міжнародного повітряного права, з прийняттям Паризької конвенції про регулювання повітряних сполучень [4] (далі Конвенція), яка розроблювалася не на дипломатичних раутах, а в співробітництві спеціалістів нової генерації.

Конвенцію було прийнято 13 жовтня 1919 р. на Паризькій мирній конференції в процесі розробки основ першого універсального міжнародного правопорядку під егідою Ліги Націй. Конвенція закріпила повний і винятковий суверенітет кожної держави на її повітряний простір (ст. 1), визначила, що національність повітряного судна належить державі, в реєстр якої вони внесені (ст. 6), що жодна особа не може бути зареєстрована в якості власника повітряного судна, якщо вона не має національності держави, в якій це судно зареєстроване (ст. 7). Відповідно до ст. 34 Конвенції було засновано Міжнародну комісію з аеронавігації, підпорядковану Лізі Націй, яка мала сприяти реалізації і дотриманню норм Конвенції [4].

Важливим досягненням Конвенції стало те, що в ній вперше передбачено уточнення її рамкових положень у двосторонніх домовленостях, при тому з аспектів міжнародного співробітництва, які ще не мали спеціальних джерел у вигляді багатосторонніх міжнародних договорів. Разом з додатками Конвенція заклала основи багаторівневого регулювання повітряних сполучень, залучаючи в цей процес нормотворчу діяльність інших міжнародних установ, двосторонні домовленості держав та визначаючи правові основи для приватно-правових відносин в сфері авіаційних сполучень, ставши також основою для наступної інституціоналізації і кодифікації правил регулювання комерційних авіаперевезень: в Гаазі 28 серпня 1919 р. була заснована Міжнародної Асоціації Авіаперевезень (International Air Traffic Association, IATA); правила комерційних авіаперевезень кодифіковано у Варшавській конвенції з уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних

повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р.

Отже вплив на систему міжнародного права Паризької конвенції про регулювання повітряних сполучень 1919 року, яка обмежувалася професійними питаннями, виявився значно тривалішим і ефективнішим, ніж система домовленостей геополітичного характеру, що складала основний зміст договорів Версальсько-Вашингтонської системи. Багатоплановість завдань з розбудови нового міжнародного правопорядку після I-ї світової війни, ускладнювалася для держав-засновників Ліги Націй різновекторністю їх геополітичних інтересів, а також потужним впливом ідей, які протиставляли інтереси держав, класів етнічних меншин і титульних націй та інших соціальних груп [2, с. 30].

Література

1. Карлсен Я.Э. Самоосуществляющееся пророчество // Теория и методы в социальных науках /под ред С. Ларсена; пер с англ. – М.: МГИМО; РОССПЭН, 2004. – С. 102-114.

2. Колісніченко К.С. Ліга Націй у розвитку міжнародного права: монографія / К.С. Колісніченко; за наук. ред. д.ю.н., проф. А.І. Дмитрієва. – Одеса: Фенікс, 2011. – 234 с.

3. Pyvovar Y., Radzivill O., Sopilko I., Pyvovar I. Coordination of Fragmentation within the International Air Law. International Journal of Engineering & Technology (UAE), Vol. 7, No 3.30: Special Issue 30, 2018. pp. 280-283. DOI: <http://dx.doi.org/10.14419/ijet.v7i3.30.18260>

4. Конвенция о регулировании воздушных передвижений. Париж, 13 октября 1919 г. / Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР. – М.: Ред.-Издат. Отдел Аэрофлота, 1935 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://docs.cntd.ru/document>

УДК 342.9(043.2)

Рябченко О.П., д.ю.н., професор,
Університет державної фіскальної служби України,
м. Ірпінь, Україна

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПТУАЛЬНОГО ПІДХОДУ ЩОДО ЗАСТОСУВАННЯ ДИСПОЗИТИВНОГО МЕТОДУ ПУБЛІЧНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН У СФЕРІ ЕКОНОМІКИ

Публічно-сервісний характер діяльності державних органів відображає ідеологію людино центризму, відповідає конституційно закріпленому змісту і спрямованості діяльності держави, яку визначають права і свободи людини та їх гарантії. Вказане визначає потребу доктринального опрацювання проблеми сутності диспозитивного методу