

захищеності, при якій спеціальні інформаційні операції, акти зовнішньої інформаційної агресії, інформаційний тероризм, незаконне зняття інформації (за допомогою спеціальних технічних засобів) та комп'ютерні злочини не завдають суттєвої шкоди національним інтересам [5, с. 11.]

За допомогою вищезазначеного, ми можемо інтерпретувати це визначення до інформаційної безпеки цивільної авіації, під якою варто розуміти стан захищеності аеронавігації, безпеку польотів, а також повноту надання інформації стосовно обслуговування повітряного руху, при якому неправомірні спеціальні інформаційні дії щодо зняття інформації не завдають суттєвої шкоди діяльності авіаційним суб'єктам у процесі використання авіаційних об'єктів.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Чикаго, 1944 р.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Офіційний вісник України – 2011. – № 46. – Ст. 1881.
3. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19.06.2003 р. № 964-I V// Відомості Верховної Ради України – 2003. – № 39. – Ст. 351.
4. Самойленко Ю., Григорчук М. Економічна безпека України: правовий аспект: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/3838/> – Назва з екрану.
5. Петрик В. М., Кузьменко А. М., Остроухов В. В. та ін. Соціально-правові основи інформаційної безпеки: навч посіб. / за ред. В. В. Остроухова. – К.: Росава, 2007. – 496 с.

УДК 347.82 (043.2)

Армаш Н.О., д.ю.н., доцент,
Савонік В. А., студент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ІСТОРИЧНІ ЕТАПИ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ДОКТРИНИ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА В УКРАЇНІ

Історичне формування повітряного права в Україні тривалий час не мало самостійного характеру, а було представлено правовою доктриною і практикою розвитку повітряного законодавства СРСР. І тільки за часів державної незалежності України спостерігається бурхливий розвиток її повітряного законодавства.

Враховуючи, що повітряне право, як міжнародне, так й 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 XX століття мало лише теоретичний характер. У зв'язку зі швидким розвитком авіації та використанням державами повітряного простору у цивільних та військових цілях проблема правової регламентації відносин, пов'язаних із використанням цього простору, стала нагальним питанням практики. З огляду на це постало питання про суверенітет держави над своїм повітряним простором. Отже, важливим положенням у доктрині та правовій практиці повітряного права стало визнання та нормативне закріплення повного та виключного суверенітету держави відносно свого повітряного простору [1, с. 334-337]. Наприклад, Україні, як суб'єкту міжнародного права, належить повний і виключний суверенітет на повітряний простір в її територіальних межах [2].

Аналізуючи історичну спадщину щодо розвитку повітряного законодавства в Україні необхідно відмітити, що концептуальний підхід до становлення правової регламентації використання повітряного простору в Україні вперше втілено у «Правилах про повітряні пересування у повітряному просторі над територіями РРФСР та її територіальними водами», що були затверджені РНК 17 січня 1921 р. Цей документ слід розглядати і як першу кодифікацію радянського повітряного права. З утворенням СРСР дія Правил поширилася на всю територію СРСР, в тому числі й на територію радянської України.

З прийняттям Правил розпочинається формування відповідних інститутів повітряного права в СРСР. 27 квітня 1932 р. ЦВК і РНК СРСР було затверджено Повітряний кодекс СРСР, який розглядався як збірка законів з повітряного права, оформлений у вигляді єдиного законодавчого акту. Він складався вже з 9 глав та 68 статей, що визначали: загальні положення; цивільні повітряні судна; екіпажі цивільних повітряних суден; наземне обладнання для польотів; умови праці працівників ЦПФ; регулювали: польоти; міжнародні польоти; майнову відповідальність перевізника і порядок розгляду спорів; правила та обов'язкові постанови ГУ ЦПФ.

Розвиток інститутів повітряного права був продовжений у зв'язку із затвердженням 7 серпня 1935 р. Постановою ЦИК та РНК СРСР наступного Повітряного кодексу СРСР, який складався з 10 глав, 96 статей та Додатку. Кодекс визначив систему повітряного права як галузь законодавства [3, с. 25-29].

6 грудня 1961 р. Указом Президії Верховної Ради СРСР було затверджено новий Повітряний кодекс, що набув чинності з 1 січня 1962 р. Кодекс складався з 10 глав, 145 статей та Додатку. Порівняно з попередніми кодифікаціями у даному Повітряному кодексі знайшло відображення регулювання таких питань, як права та обов'язки екіпажу повітряного судна; порядок здійснення міжнародних повітряних перевезень пасажирів, багажу й вантажів; встановлювалася адміністративна відповідальність (у вигляді штрафів) за порушення відповідних норм. Вперше було зазначено, що повітряне право має

міжгалузовий характер, ряд його норм відносяться до адміністративного права (штрафи), цивільного права (авіаційні перевезення), земельного права (відвід земель для потреб цивільної авіації) [3, с. 32-34].

Подальший розвиток доктрини радянського повітряного права позначений із затвердженням 11 травня 1983 р. Президією Верховної Ради СРСР нового Повітряного кодексу СРСР. Під його впливом була визначена система повітряного законодавства, що складається з взаємопов'язаних правових інститутів: державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації; державний контроль за діяльністю цивільної авіації; повітряні судна; аеродроми, аеропорти та об'єкти єдиної системи організації повітряного руху; екіпаж повітряного судна; польоти повітряних суден; авіаційна безпека; повітряні перевезення; авіаційні роботи тощо [4, с. 59].

Таким чином, повітряне право пройшло дуже багато історичних етапів розвитку, перш ніж отримало своє законодавче закріплення в тому вигляді, в якому є зараз, проте і в сучасному вигляді воно не є ідеальним, тому подальших внесень змін та доповнень точно не уникнути, оскільки право та правовідносини постійно змінюються, що вимагає і певних змін в законодавчому їх закріпленні.

Література

1. Тодоров І.Я. Міжнародне публічне право: навч. посібн. / І.Я. Тодоров, В.М. Субботін, А.В. Філонов. – К.: Знання, 2005. – 414 с.
2. Повітряний кодекс України від 04.05.1993 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3167-12>
3. Волков М.М. Радянське повітряне право: навч. посіб. / М.М. Волков. – Л.: Ленкнига, 1969. – 50 с.
4. Дежкін В.М. Повітряний кодекс СРСР 1983 р. та регулювання правовідносин в цивільній авіації // Державне управління і право: історія та сучасність. – Л.: вид-во Ленінградського ун-ту, 1984. – С. 57-66.

УДК 347.82 (043.2)

Жмур Н. В., к.ю.н.,
Зозуля Ю. С., Черіпко М. І., студентки,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

Правовий режим земель транспорту регламентується Законом України “Про транспорт” та Земельним кодексом України.

Землями транспорту визнаються землі, надані в користування або у власність підприємствам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту і дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного,