

програмах економічного і соціального розвитку України та окремих її регіонах, програмах діяльності КМУ, цільових програмах економічного, науково-технічного і соціального розвитку, а також відповідних законодавчих актах [1].

Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості» створює певне поєднання формалізації змісту завдань держави в літакобудівній сфері та спеціального правового режиму господарської діяльності в ній, за рахунок якого і передбачається реалізувати поставлені завдання.

На сьогодні в Україні гостро стоїть питання грамотного об'єднання підприємств літакобудівної промисловості. Отже, спочатку було створено державну корпорацію «Національне об'єднання «Антонов»», потім корпорація стала державним авіабудівним концерном «Авіація України», і згодом концерн «Авіація України» перейменують на концерн «Антонов». У зв'язку з цим виникає суспільна потреба в аналізі ефективності тих господарсько-правових конструкцій, які пропонуються для активізації літакобудування в Україні, і прогнозних дослідженнях щодо перспектив трансформації одних конструкцій на інші, більш відповідні вимогам сучасного конкурентного середовища [3].

Література

1. Господарський кодекс України // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 436-IV [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/436-15>

2. Астапова Г.В. Організаційно-економічний механізм корпоративного управління авіапідприємством на основі права трудової власності: монографія / Г.В. Астапова. – К.: НАУ, 2006. – 244 с.

3. Літакобудівна галузь як об'єкт господарсько-правового забезпечення [Електронний ресурс] / Ю. Г. Бронова // Юрист України. – 2014. – № 1. – С. 67-74. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/uy_2014_1_11

4. Авіаційна і аерокосмічна промисловість України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/30.html>

УДК 341.215.2(043.2)

Хом'яченко С.І., к.ю.н., доцент,

Волкова С.Б., студентка,

Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ІСТОРІЯ ЧИКАЗЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ, ЇЇ ЗАДАЧІ НА МОМЕНТ СТВОРЕННЯ ТА РОЛЬ У СУЧАСНОМУ СВІТІ

На сьогоднішній день повітряний простір регулюється рядом нормативно правових актів, але до Другої Світової Війни, дві міжнародні

конвенції регулювали повітряну навігацію. Зокрема, Паризька Конвенція 1919 року, в якій постійно діючим органом була Міжнародна комісія з аеронавігації (ICAN), та Гаванська Конвенція 1928 року, без постійно діючої організації. У той час нараховувалось близько п'ятдесяти суверенних держав, 33 із яких зібрав ICAN, в той час як Гаванську Конвенцію ратифікували лише 11.

Друга Світова Війна стала стимулом для розвитку та впровадження авіації на різних рівнях, не тільки військових, а й цивільних. Бачачи перспективу розвитку, та небажання повторити неприємний досвід із Паризькою Конвенцією, для ефективної реалізації якої потрібні були роки, а також попереджаючи можливості домінування країн одна над іншою, 1 листопада 32-гий президент США – Ф.Д. Рузвельт звернувся з промовою, яка лягла в основу створення преамбули для Чиказької Конвенції 1944 р. [1].

Слід відмітити, що Чиказька Конвенція 1944 року була створена на основі Гаванської та Паризької Конвенцій. Паризька Конвенція 1919 року була направлена більше на регулювання повітряної навігації, в той час як Гаванська – на комерційну авіацію. Після прийняття Чиказької Конвенції, яка увібрала в себе доопрацьовані та розширені положення кожної із цих Конвенцій, кожні Договірні держави зобов'язуються негайно зробити денонсацію двох вищезазначених (ст. 80 Конвенції). Таким чином, на момент її створення вона була найповнішою із усіх, тоді існуючих, Конвенцій.

З прийняттям Чиказької Конвенції почала своє існування Міжнародна організація цивільної авіації, більш відома, як ІКАО. Основною метою якої є розробка принципів та методів міжнародної аеронавігації та сприяння планування і розвитку міжнародного повітряного транспорту. Саме ІКАО встановлює стандарти та рекомендовану практику, які необхідні для забезпечення безпеки, захищеності, ефективності та охорони навколишнього середовища в глобальному масштабі.

Чиказька Конвенція визначає заборонені зони для повітряних суден [2]. Так 12 грудня 1950 року Рада ІКАО на своїй сімнадцятій зустрічі 11 сесії, запровадила визначення понять «забороненої зони», «обмежена зона» та «небезпечна зона». Також, важливу увагу, на нашу думку доречно приділити статті 6, яка зазначає, що « жодні регулярні повітряні сполучення не можуть здійснюватись над територією або на територію Договірної держави, окрім як за спеціальним дозволом або з іншої санкції цієї Держави, і згідно з умовами такого дозволу або санкції. Так, наприклад, Р. Абейратне, у своєму коментарі до Конвенції міжнародної цивільної авіації пропонує в першу чергу приступити до докладного вивчення відкритого неба в якості глобальної концепції, в контексті користі пасажиром. На його думку це б могло дати напрям Державам на те, як переглянути свою політику з приводу статті 6 [3].

На сьогоднішній день одна з головних проблем яка постає перед авіацією – це питання безпечного палива для повітряних суден. Додаток 16 до Чиказької Конвенції якраз пов'язаний із захистом від авіаційного шуму та викидів з двигунів повітряних суден. Питання безпеки навколишнього середовища не стосується цілком безпеки польотів та, все ж таки у томі II Додатку 16 є стандарти, які забороняють викид неочищеного палива в атмосферу під час міжнародних польотів для всіх турбореактивних повітряних суден, виготовлених після 18 лютого 1982 року. В доповнення до цих стандартів, які потребують певних змін, том II Додатку 16 містить докладні процедури вимірювань, специфікації до приладів та подробиці статистичних методів для використання при оцінці результатів випробувань [4].

На семінарі 8-9 січня в Монреалі у 2017 році був представлений огляд стану світової діяльності з використання альтернативних видів палива в авіації, методології, аналізу життєвого циклу та критеріїв стійкості, програм фінансування й допомоги, а також нормативно-правової бази, яка підтримує розробку та впровадження цих видів палива в авіацію. Цей захід послугує основою для Конференції ІКАО з приводу альтернативних видів авіаційного палива, яка буде скликана пізніше в 2017 році [5].

Таким чином, з точки зору сьогоднішнього дня, Чиказька Конвенція 1944 року має багато положень, які як і раніше, актуальні. Однак вона потребує певних змін та доопрацювання. Стає зрозумілим, що питання які зараз підіймаються не були актуальними на момент її підписання. Чиказька Конвенція й сьогодні залишається актуальним джерелом міжнародної цивільної авіації та не може бути замінена новим інструментом.

Література

1. Proceedings of the International Civil aviation Conference, Chicago, Illinois, November 1-December 7 1944, Vol I & II (Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1948) at 42-43.

2. Про міжнародну цивільну авіацію: Конвенція, 1 листопада 1998 р., підписана 7 грудня 1944 р., Чикаго, Іллінойс, США [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038/page

3. R. Abeyratne, Convention on International Civil Aviation [a commentary] – Springer International Publishing Switzerland. – 2014.

4. Опис Додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.: Міжнародний документ, 2 листопада 2006 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_655

5. Бордунов В.Д. Міжнародне повітряне право: навч. посіб. – М.: НОУ ВКШ «Авіабізнес»; вид-во «Наукова книга», 2006. – 464 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rua.pp.ua/prilojenie-zaschita-okrujayuschey.html>