(тобто приналежність конконтрольного пакету акцій). Державне регулювання діяльності аеропортів здійснюється у Франції Генеральною дирекцією цивільної авіації, що входить до складу Міністерства транспорту. Зв'язок аеропортів з Генеральною дирекцією здійснюється через її регіональні відділення (Кодекс цивільної і комерційної авіації, ст. 86) [3, с. 54].

Таким чином питання власності міжнародних аеропортів нормамами міжнародного права не охоплюються, так як їх рішення віднесено до внутрішньої компетенції держав, що вони і роблять в своїх національних законах з урахуванням традицій та особливостей національної правової системи.

Таким чином система повітряного транспорту, авіаційної безпеки та благополуччя цієї галузі загалом - є спільним інтересом міжнародного співтовариства, а отже і відповідальність має також бути спільною. Особливо, зважаючи на стратегічне значення цієї галузі для національної безпеки, суспільства в цілому та економік всіх країн світу. Тому ЄС значну у вагу приділяє авіаційній галузі, адже вона є однією із провідних для подальшого розвитку та конкурентоспроможності країн ЄС.

Література

1. Право Європейського Союзу: підручник / за ред. В. І. Муравйова. – К.: Юрінком Інтер, 2011. – 704 с.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_038.

3. Лебедева М. Ю. Правовой статус и управление аэропортами в странах-членах ИКАО / М. Ю. Лебедева // Научный вестник МГТУ ГА. – 2015. – № 216. – С. 52-57.

УДК 347.82(091)(477)(043.2)

Когут С. М., Шилова А. Д., студенти,
Навчально-науковий інститут Аеронавігації,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Макеєва О. М., к.ю.н.

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ІНСТИТУТІВ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Враховуючи, що повітряне право як міжнародне, так й внутрішньодержавне, вже мають свою історію, треба зазначити, що розвиток повітряного права в країнах світу відбувався разом з появою цивільної авіації та потребами у використанні повітряного

простору. Метою даної роботи є загальна характеристика історичних етапів розвитку інститутів повітряного права СРСР та України, що складають галузь повітряного права України.

Питання правового регулювання використання повітряного простору майже до початку XX століття на території України мало лише теоретичний характер. Як відомо, в 1784 р. у царській Росії імператрицею Катериною II було видано перший нормативний акт, норми якого носили заборонний характер - указ про заборону запускати повітряні кулі на період з 1 березня по 1 грудня у зв'язку з небезпекою пожеж. У подальшому у зв'язку із швидким розвитком авіації та використанням державами повітряного простору у цивільних та військових цілях проблема правової регламентації відносин стала нагальним питанням практики.

Вперше системний підхід до становлення правового регулювання використання повітряного простору в Україні втілено у «Правилах про повітряні пересування у повітряному просторі над територіями РРФСР та її територіальними водами», що були затверджені РНК 17 січня 1921 р. Структурно документ складався з чотирьох розділів, норми яких регулювали порядок реєстрації пілотів, повітряних суден та аеродромів; правила експлуатації аеродромів; правила польотів у повітряному просторі РРФСР; відповідальність власника повітряного судна та льотного складу за спричинені збитки. 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. 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 [1, 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 прав та обов'язків екіпажу повітряного судна; порядок здійснення міжнародних повітряних перевезень пасажирів, багажу й вантажів; встановлювалася адміністративна відповідальністю [1, 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 [2, с. 59].

З прийняттям у 1993 р. Повітряного кодексу України розпочинається інтенсивний розвиток повітряного права незалежної України. Важливим положенням повітряного права України стало визнання та нормативне закріплення повного та виключного суверенітету держави відносно свого повітряного простору.

19 травня 2011 року Верховна Рада України прийняла новий Повітряний кодекс України, який набрав чинності 17 вересня того ж року. Прийнятий документ по-новому підходить до прав пасажира, фіксуючи конкретні підстави, строки і розміри компенсації за відмову у перевезенні, відміни польоту, тривалої затримки вильоту і зниження класу обслуговування. Більше того, пасажири чартерних рейсів також зможуть отримати компенсацію за затримку рейсу. На даний момент кодекс містить 7 поправок, остання – 21 березня 2017 р. [3]. Прийняття нового Повітряного кодексу України було одним з пріоритетів співробітництва у сфері транспорту між Україною та ЄС та однією з передумов підписання Угоди про спільний авіаційний простір. Крім того, Україна повинна враховувати міжнародні регуляторні вимоги у цій сфері, оскільки вона є повноправним членом Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Європейської конференції цивільної авіації (ECAC), Європейської організації з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL).

Отже, 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 і становлення як повноцінного інституту права.

Література

1. Волков М. М. Советское воздушное право. Ч. 1. Общая. учебное пособие. / М. М. Волков. – Л.: Ленкнига, 1969. – 50 с.

2. Дежкин В. Н. Воздушный кодекс СССР 1983 г. и регулирование правоотношений в гражданской авиации / В.Н. Дежкин // Государственное управление и право: история и современность. Межвузовский сб. – Л.: Изд. Ленинградского ун-та, 1984. – С. 57-66.

3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.

УДК 341.824:338.47(043.2)

Коковін О. О., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

ЮРИСДИКЦІЙНІ МЕЖІ КОСМОСУ

Питання юрисдикційної приналежності певного об’єкту чи території є ключовим для визначення того, яке саме право (якої саме держави) підлягає застосуванню на такій території чи щодо такого об’єкту.

Проте так склалось, що, наразі, жодна міжнародна угода, зокрема й ті, учасником котрих є Україна, не дає відповіді на питання – де саме закінчується повітряний простір держави та починається космічний простір [1, 2, 3, 4, 5].

В українському законодавстві теж відсутні відповідні норми [6]. Так, пункт 81 частини 1 статті 1 Повітряного кодексу України визначає, що: *«повітряний простір України – частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України»*. Проте, стаття 2 Повітряного кодексу України вказує, що: *«Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, що є частиною території України»* [7]. Через відсутність уточнення розмірів повітряного простору не зрозуміло де проходить межа між суверенним небом України та надбанням всього людства – космічним простором.

Тобто, й Повітряний кодекс України, й ЗУ «Про космічну діяльність» ухиляються від визначення параметру висоти в атмосфері Землі (відносно рівня світового океану (або певного моря) чи форми геоїда тощо), в межах котрої й існує суверенний повітряний простір України, котрий, зі збільшенням висоти, в якусь мить переходить у нікому (державі) неналежний космос (космічний простір) [2].

Таким чином, для дослідження питання встановлення меж суверенної юрисдикції держави щодо простору, що знаходиться над