

**Гасанова Л. Х.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Тимченко А. П., к.ю.н., доцент

## **МІЖНАРОДНЕ ПОВІТРЯНЕ ПРАВО: ВИНИКНЕННЯ ТА РОЗВИТОК**

Міжнародне повітряне право – це одне з наймолодших галузей сучасного міжнародного права, норми та принципи якого з'явилися завдяки розвитку науково-технічної революції та у зв'язку з необхідністю регламентації міжнародних повітряних просторів. Держави, згідно з верховенством на своїй території, почали закріплювати в нормах національного законодавства положення про виключний суверенітет над своїм повітряним простором. Це було закріплено у Паризькій конвенції про повітряну навігацію 1919 р. Вона, по-перше, поклала початок загальному визнанню повного та виняткового суверенітету над повітряним простором; по-друге, викликала лавину національних повітряних законів, в яких певне місце приділялося питанням регулювання міжнародних повітряних сполучень і перевезень. Було закріплено, що іноземне повітряне судно, яке здійснює міжнародний політ, при перебуванні у межах території іншої держави підпорядковується її юрисдикції [1, с. 464].

Інтенсивність міжнародних польотів і диверсифікованість (зміна) діяльності міжнародної авіації, що постійно зростали, вимагали розробки багасторонніх міжнародно-правових актів. Тому в 1929 р. була прийнята Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Вона встановила право «мирного польоту» іноземних повітряних суден у повітряному просторі інших держав. Допомогла створити уніфікований правовий комплекс, що розвивається в часі, визначити та регулювати загальні правила й умови перевезення [2].

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 одержало назву «чиказький тип». Угодою передбачалося здійснення комерційної діяльності в обсязі п'яти «свобод повітря» [3]:

1. Право транзитного польоту без посадки над територією держави, що надала це право.

2. Право транзитного польоту з посадкою в основному для заправлення паливом, тобто без взяття на борт пасажирів або їх висадження, розвантаження та завантаження багажу та пошти.

3. Право висаджувати в іноземній державі пасажирів і вивантажувати пошту та вантажі, взяті на борт у державі реєстрації повітряного судна.

4. Право брати на борт пасажирів, вантажі та пошту в іноземній державі з метою їх перевезення в державу реєстрації повітряного судна.

5. Право брати на борт пасажирів, вантажі й пошту в іноземній державі з метою їх перевезення в будь-яку «третю державу» і так само висаджувати пасажирів і розвантажувати вантажі та пошту в цій «третій державі».

Основою правового режиму повітряного простору держав є дозвільний порядок польотів іноземних повітряних суден над їх сухопутною та водною територією. При цьому польоти виконуються тільки встановленими повітряними коридорами, із посадкою в аеропортах, відкритих для іноземних повітряних суден [4, с. 199].

Забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації містить два аспекти: 1) заходи щодо забезпечення технічної безпеки літальних апаратів, аеропортів, допоміжних служб і повітряних трас; 2) боротьба з незаконним втручанням у діяльність цивільної авіації [5].

Велику небезпеку для нормального функціонування цивільної авіації становлять акти захоплення або іншого незаконного втручання в її діяльність, що особливо траплялося в 60-70-х рр. ХХ століття. У зв'язку з цим був розроблений новий окремий додаток 17 до Чиказької конвенції «Безпека. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання» [5].

Повітряне право України має комплексний характер, оскільки містить норми конституційного права (встановлюється повний і виключний суверенітет України над її повітряним простором); адміністративного права (встановлюється порядок використання, сертифікації та реєстрації повітряних суден і аеродромів, правил безпеки польотів); цивільного права (регулюється перевезення пасажирів, багажу, встановлюється цивільно-правова відповідальність перевізника за збереження багажу та вантажу, а також шкоду, заподіяну пасажиром та іншим особам); трудового права (визначає права членів екіпажу). Специфіка відносин щодо використання повітряного простору зумовила необхідність об'єднання відповідних правових норм в єдиному законодавчому акті, Повітряному кодексі України [5, с. 124].

Таким чином бачимо, що розвиток міжнародного повітряного права – це довготривалий процес, який має продовження і сьогодні.

#### *Література*

1. Бордунов В.Д. Міжнародне повітряне право / В.Д. Бордунов. – М.: Наукова книга, 2007. – 464 с.

2. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://westudents.com.ua/glavy/34994-konventsya-dlya-unfkats-deyakh-pravil-scho-stosuyutsya-mjnarodnih-povtryanih-perevezen-1929-r-varshavska-konventsya.html>

3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://leksika.com.ua/16461118/legal/chikazka\\_konventsya\\_1944](http://leksika.com.ua/16461118/legal/chikazka_konventsya_1944)

4. Верещагін О.М. Міжнародне повітряне право: Проблеми міжнародно-правового регулювання повітряних сполучень / О.М. Верещагін. – М.: Міжнародні відносини, 1966. – 199 с.

5. Мовчан А.П. Міжнародне повітряне право / А.П. Мовчан. – М.: Наука, 1992. – 124 с.

УДК 347.85:347.23:523.4(043.2)

**Гоголі С. Г., Процко М. М.**, студенти,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Миронець О. М., старший викладач

### **ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРАВА ВЛАСНОСТІ НА МІСЯЦЬ ТА НЕБЕСНІ ТІЛА**

Великою популярністю серед української та іноземної еліти користується можливість придбати ділянку на Місяці або інших планетах Сонячної системи. На сайті Lunar Embassy в Інтернеті наводяться дані про порядок купівлі, ціну такої ділянки, а також імена тих, які вже придбали їх у власність. Серед них є: Людмила Кучма, Дмитро Табачник, група «Океан Ельзи», завод «Галактон» [1]. Серед іноземців це: Рональд Рейган, Арнольд Шварценеггер, Юрій Шевчук та інші відомі організації та особистості [2]. Отже, набуття права власності на вказані об'єкти є привабливим для покупців, що зумовлює актуальність правового аспекту правомірності купівлі-продажу ділянок на Місяці та інших небесних тілах Сонячної системи.

Відповідно до пункту 3 Декларації правових принципів, які регулюють діяльність держав по дослідженню і використанню