

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ Т. Р.Короткий

«_____» _____ 2021 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«БАКАЛАВР»
спеціальності 293 «Міжнародне право»

**Тема: РОЗВИТОК ДОКТРИНИ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО
ПРАВА У ХХ СТОЛІТТІ**

Виконавець: Коведа Олена Іванівна

Науковий керівник: кандидат історичних наук, доцент кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства Широкова-Мурараш О. Г.

Нормоконтролер: викладач Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2021

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ІСТОРИЧНІ ЗАСАДИ СТАНОВЛЕННЯ ДОКТРИНИ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА	
1.1.Передумови розвитку міжнародного повітряного права.....	7
1.2.Теорії виникнення суверенітету держав над повітряним простором.....	11
РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ВІТЧИЗНЯНОЇ ДОКТРИНИ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА	
2.1. Розвиток вітчизняної доктрини міжнародного повітряного права до 1920 років.....	19
2.2. Особливості доктринального підходу до міжнародного повітряного права в СРСР.....	23
2.3. Розвитку доктрини міжнародного повітряного права в незалежній Україні.....	32
РОЗДІЛ 3. РОЗВИТОК ЗАРУБІЖНОЇ ДОКТРИНИ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА	
3.1. Розвиток доктрини міжнародного повітряного права у державах західної Європи.....	44
3.2.Розвиток доктрини міжнародного повітряного права у США.....	50
ВИСНОВОК.....	55
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ.....	61

ВСТУП

Актуальність теми дипломної роботи. В ХХІ столітті повітряний транспорт один з найшвидших і найкомфортніших для перевезень пасажирів та вантажу на близькі та далекі відстані. У 2019 році повітряним транспортом скористалися більше як 4,5 мільярда людей. Проте поширення пандемії призвело до зниження загального обсягу пасажирських перевезень на 60%, а загальна кількість перевезених авіапасажирів в перший рік пандемії склало всього 1,8 мільярда чоловік, за даними Міжнародної організації цивільної авіації (надалі – ІКАО).

Зародження авіації перед людством постає питання контролю відносин, що виникають внаслідок законного використання повітряно-транспортних засобів. В доктрині міжнародного права виникали бурхливі дискусії щодо режиму повітряного простору та прав держав над своєю територією. Провідними у ХХ столітті були теорія відкритого повітряного простір над сухопутною територією та суверенітету держав на повітряний простір.

З розробкою літаків відбувалися складні процеси обговорення, формування і розвитку основних концепцій пов'язаних з правовим статусом повітряного простору, режиму його використання для повітряних польотів. Початковим етапом становлення міжнародно-правового регулювання у сфері цивільної авіації стала Паризька конвенція 1919 року про повітряну навігацію. А в період 20-30-х років ХХ століття почався процес формування міжнародного інституційного механізму в галузі цивільної авіації. Завершальним етапом формування сучасних універсальних міжнародно-правових основ регулювання роботи цивільної авіації стало прийняття Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) 1944 року.

Доктрина зіграла істотну роль у визнанні за міжнародним повітряним правом юридичної сили. Саме в теоретичних працях правознавців вперше були висловлені ідеї розвитку міжнародного повітряного права, а також

правова доктрина впливала на формування правової свідомості людей та уточнювала правові позиції держав, що стосувались повітряного простору.

Доктрини кваліфікованих юристів ХХ століття сприяли розробленню проєктів міжнародних договорів, резолюцій міжнародних організацій, правильному тлумаченні та застосуванню міжнародних правових норм. Величезний внесок концепцій у науку міжнародного повітряного права полягає в тому, що вони вдосконалили методологію, сформували фундаментальні ідеї, тенденції розвитку міжнародного повітряного права.

Насиченість ХХ століття подіями, а саме дві світові війни та холодна війна, створення зброї масового знищення, удосконалення літаків вивела науку міжнародного права на новий теоретичний рівень, ускладнивши структуру та зміст відповідних досліджень.

Ступінь дослідження. При вивченні цього питання було переглянуто велику кількість документів та друканих матеріалів. У цій роботі використанні матеріали, які висвітлюють основні та найважливіші, на мою думку, події з історії повітряного права, його розвитку та наукових дослідів. Однак, про деякі важливі події з історії повітроплавання та авіації на цей час збереглося мало інформації.

Деякі автори приділяли увагу розгляду цього питання, у контексті своїх робіт пов'язаних з вивченням загально-теоретичних питань, в межах яких піднімалися окремі питання присвячені вивченню доктрини повітряного права. Проте спеціальних робіт, які б цілком стосувались розвитку доктрини міжнародного повітряного права немає.

Серед зарубіжних авторів можна виділити: Хорхе де Соуса Фрейтас (Бразилія), Джеффри Н. Пратт (Великобританія), Пітер Х. Санд (Німеччина), Роджер Ф. Вільямс (США); серед російських науковців: В. Є. Грабарь, С. С. Юрьєв, Б. Д. Бордунов, І. С. Перетерський, В. А. Гольденберг, Л. І. Шиф, А. К. Кислов; серед українських вчених: В. Г. Буткевич, А. А. Козловський, З. І. Боярська, К. О. Савчук, В. Репицький, А. Н. Верещагін, О. М. Григоров.

Мета та завдання роботи полягає у тому, щоб дослідити доктрину повітряного права ХХ століття, підходи та тенденції розвитку міжнародного повітряного права у різних країнах та провести порівняльну характеристику між країнами, а також:

- дослідити передумови розвитку міжнародного повітряного права;
- розглянути теорії виникнення суверенітету держав над повітряним простором;
- дослідити розвиток вітчизняної доктрини міжнародного повітряного права до 1920 року;
- розглянути особливості доктринального підходу до міжнародного повітряного права в СРСР;
- розглянути сучасний стан розвитку вітчизняної доктрини міжнародного повітряного права;
- порівняти розвиток доктрини міжнародного повітряного права у державах Західної Європи;
- порівняти розвиток доктрини міжнародного повітряного права у США.

Об'єкт дослідження – розвиток доктрини міжнародного повітряного права ХХ століття.

Предмет дослідження – наукові роботи ХХ століття, які стосуються міжнародного повітряного права, перегляд теорій та концепцій, що зумовили розвиток нормативної база міжнародного повітряного права, погляди, ідеї вчених та юристів стосовно міжнародно-повітряного права.

Методи дослідження – при написанні роботи використовувались такі методи дослідження:

- науковий метод дослідження, за допомогою якого я вирішувала завдання дослідження та досягала поставлених цілей в роботі;
- практичний метод дослідження, за допомогою якого факти, описувала явища та зв'язок між ними;

- історико-правовий метод дослідження, за допомогою цього методу встановлювала дійсний зміст правових норм шляхом аналізу історичних умов, що впливали на їх розвиток;
- теоретичний метод дослідження, за допомогою цього методу я проводила детальний аналіз різних джерел, виділяла важливу інформацію систематизуючи її від загального до конкретного;
- емпіричний метод, завдяки цьому методу порівнювала матеріал, щоб уникнути загальних повторів та узагальнювала результати дослідження.

Апробація результатів дослідження. Окремі наукові результати дослідження були апробовані та опубліковані у межах наступних науково-практичних конференцій:

- «Formation and development of international air law early twentieth century» (Міжнародна науково-практична конференція здобувачів вищої освіти і молодих учених «Політ», 5-9 квітня 2021 року, НАУ);
- «Основні концепції розвитку повітряного права на початку ХХ століття» (II міжнародна науково-практична конференція «Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії та практики – 2021», НАУ).

Структура дипломної роботи зумовлена метою, завданням, об'єктом дослідження, предметом та методом дослідження. Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, якими охоплюються сім підрозділів, висновків та списку використаних джерел (118 найменувань). Загальний обсяг дипломної роботи – 70 сторінок, у тому числі список використаних джерел – 11 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ІСТОРИЧНІ ЗАСАДИ СТАНОВЛЕННЯ ДОКТРИНИ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

1.1. Передумови розвитку міжнародно-повітряного права

Упродовж тисячолітнього розвитку людського суспільства повітряний простір розглядався як невичерпний, неосяжний простір, який нікому не належить. Згадки про це ми знаходимо у римських юристів, які визначали повітряний простір як спільне надбання людства і кваліфікували його, використовуючи термінологію розвиненого на той час цивільного права, як річ спільну - *res communis* або як річ нічию - *res nullius*. Людство тривалий час під повітряним простором розуміло невичерпний резервуар повітря, який був засобом забезпечення їхньої життєдіяльності. Середньовічні юристи також звертали свою увагу на визначення повітряного простору у контексті права на землю. *Cuius est solum, eius est usque ad coelum et ad inferos* - «хто володіє землею, володіє до небес і до пекла» - тобто права на землю необмежено простягаються як вгору, так і вниз, перше поняття близьке до сучасного суверенітету повітряного простору, друге - до права на надра [1].

На початковому етапі, увагу найвидатніших міжнародних юристів привернуло питання про використання повітря у війні. Вони усвідомили потенціал у цій галузі і присвятили велику кількість досліджень вдосконалення ведення війни на літальних апаратах.

Справжнє формування міжнародного повітряного права почалося практично після появи авіації. Виникнення світової авіації було підготовлено стрімким розвитком науки і техніки, працею винахідників, учених, конструкторів кількох поколінь у різних країнах світу. Спершу створювалися повітряні змії та кулі, штучні крила, подібні до пташиних, з часом з'явилися проекти літальних машин.

Успішні польоти повітряних суден показали, що вони в змозі долати великі відстані і проникати в повітряний простір інших держав. В результаті перед державами виникла проблема захисту свого повітряного простору і забезпечення безпеки, огороження своєї території і населення від посягань ззовні. Одночасно з цим враховувалася і необхідність створення умов для розвитку міжнародних повітряних сполучень.

Вирішення проблем повітряного права виходить на міжнародний рівень. З ініціативи Франції в 1910 році зібралася в Парижі зібралась дипломатична конференція, на якій були присутні представники 19 держав. Основною причиною скликання Конференції стала необхідність визначення статусу повітряного простору над суверенними територіями. Більшість європейських держав, які брали участь в Конференції, заздалегідь заповнювали спрямований французьким урядом опитувальний лист щодо їх позиції до поставлених питань. Узгодженості та визначеності в цій області не було: правознавці тільки починали міркувати про сутність і статус повітряного простору, часом не висловлюючи чіткої позиції про суверенітет держав щодо повітряного простору над їхньою територією. На Конференції був вироблений проект міжнародної конвенції про повітряне пересування.

Однак Конференція закінчилася невдало. Її учасники так і не змогли вирішити головне питання, що стосується правового режиму повітряного простору. З цього питання були висловлені дві точки зору. Зокрема, делегація Англії внесла наступну пропозицію: «Держави матимуть повний суверенітет над повітряним простором над їхньою територією та територіальними водами. Кожна держава буде вільно встановлювати по своїй волі поліцейський, митний та інший режим, що стосується повітряної навігації» [2]. Протилежного підходу дотримувалася Франція, яка виступала за визнання «свободи повітря». Як зазначає канадський вчений М. Мільде «ключовою розбіжністю було право прольоту іноземного повітряного судна над національною територією» [2]. ІКАО оцінює Паризьку конференцію 1910

року як точку відліку історії багатостороннього регулювання міжнародного повітряного транспорту.

Опитувальні листи, заповнені державами, демонстрували відмінність національних підходів до питання про правовий статус повітряного простору над державними сухопутними і морськими територіями. Докладний опис позицій держав-учасниць Конференції представив в 1952 році американський вчений Дж. К. Купер. На його думку, конференція 1910 року стала дипломатичним провалом, проте вона стала другою за значенням після Паризької мирної конференції 1919 року [3].

Досліджуючи історію розвитку міжнародного повітряного права О. М. Миронець зі своїми колегами студентами Т. С. Сергеевою та О. І. Шавловською, в науковій статті зазначають, що розвиток повітряного права розпочався на початку ХХ століття, оскільки літаки почали використовувати у великому обсязі, що зумовило юристів та науковців звернути свою увагу на регулювання питань правового характеру щодо використання повітряного простору [4].

Історію міжнародного повітряного права до 1939 року, описав у своїй статті Т. В. Петров. Автор аналізує передумови створення міжнародних договорів та конвенцій, які створили особливий міжнародно-правовий режим повітряного простору над державною територією та за її межами, встановлюючи порядок здійснення міжнародних повітряних повідомлень, забезпечуючи умови їх регулювання, ефективної і безпечної експлуатації в цілях виконання перевозок. Головним підсудком цього періоду стало вирішення питань цивільної авіації і формування спеціальних напрямів, регулюючих сукупність відносин внутрішніх і міжнародних польотів та перевезень [5].

У монографії О. М. Григоров, на тему: «Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток» приділяю увагу передумовам розвитку повітряного права. О. М. Григоров пише, що наприкінці ХІХ – на початку ХХ століть активне використання

літальних апаратів у військових цілях зумовлює створення перших міжнародних угод. Автор виділяє чотири концепції щодо правового статусу повітряного простору та режиму повітряних польотів, які були сформовані на початку ХХ століття, а саме: абсолютна свобода польотів; абсолютний державний суверенітет над повітряним простором, вертикальне обмеження дії суверенітету держав і наявність відповідних зон, а також функціональне обмеження суверенітету держав міжнародним правом. Григоров підкреслює, що події Першої світової війни підтвердили існування загроз для держав, тому головною метою, після завершення війни було створення міжнародно-правових моделей регулювання діяльності авіації [6].

З 30-х років інтенсивність міжнародних польотів зростає, а їхнє регулювання відбувається в межах двосторонніх угод, в яких зацікавленні держави фіксували право на польоти між ними, визначали маршрути міжнародної авіації, призначали перевізників і вирішували технічні питання. Двосторонні угоди відіграли позитивну роль у розвитку міжнародного повітряного права, оскільки до їх створення залучались провідні науковці, які в подальшому описували питання з якими стикались. Такі роботи викликали загальний інтерес у вчених, які пропонували різні варіанти вирішення.

Отже, як бачимо основною передумовою розвитку повітряного права виступає бажання людини підкорити повітряний простір. З появою літальних апаратів, науковці зосередили свою увагу на вдосконаленні ведення війни з повітря. А стрімкий розвиток науки і техніки сприяв розвитку авіації, що вплинуло на формування повітряного права, з метою врегулювання якого держави підписували двосторонні угоди, які повинні були регулювати усі невирішені питання у сфері авіації. Як бачимо розвиток повітряного права неухильно йшов шляхом закріплення права держави самостійно, розпоряджатися повітряним простором над своєю територією, допускаючи або забороняючи польоти іноземних повітряних суден через свої кордони. Все це безперечно зробило вплив на становлення і утвердження принципу

суверенітету над повітряним простором, а також зосередило увагу вчених на обговоренні питань, що виникли у новій галузі права.

1.2. Теорії виникнення суверенітету держав над повітряним простором

Теоретичні розробки правового статусу повітряного простору і, відповідно, правового режиму використання його різних частин, з'явилися на початку ХХ століття, зі значним відставанням від практичного освоєння повітряного простору для цілей польотів. При цьому увагу приділялася майже виключно правовим статусом і режимом використання повітряного простору, розташованого над сухопутною і водною територією держав.

З моменту зародження авіації перед людством постало питання про регулювання відносин, що виникають з приводу правомірного використання повітряно-транспортних засобів. В доктрині міжнародного права розгорнулася гостра дискусія щодо режиму повітряного простору та прав держав щодо нього в межах їх сухопутної території. На думку одних вчених повітряний простір над державною територією має бути вільним і відкритим для польотів повітряних суден. Інші ж відстоювали необхідність поширення суверенітету на повітряний простір, розташоване над державною територією.

В результаті перед державами виникла проблема захисту свого повітряного простору і забезпечення безпеки, огороження своєї території і населення від зазіхань ззовні. Одночасно з цим враховувалася і необхідність створення умов для розвитку міжнародних повітряних сполучень. Російський правознавець І. С. Перетерський пише так про ситуацію, що виникла у сфері повітряного права: «право регулює невикористання повітряного простору, а використання повітряних засобів авіації і повітроплавання» [7]. Однак стрімкий розвиток даної галузі вимагав нового розуміння проблеми: для повноцінного регулювання в сфері повітряного права повинні бути включені питання районування повітряного простору, питання суверенітету над

повітряним простором, правила польотів в державному і міжнародному повітряному просторі.

З 1891 по 1896 роках були видані перші трактати, що стосуються правових аспектів авіації в Італії, Франції та Німеччині. У 1898 році була написана перша докторська дисертація на цю тему. На початковому етапі міжнародне повітряне право розвивалося під впливом двох теорій: «свободи повітря» і «поширення державного суверенітету на повітряний простір».

На засіданні в місті Невшатель, Інституту міжнародного права (далі - ІМП) в 1900 році Пол Фошиль, який, присвятив проблемам авіаційного права більше, ніж будь-який інший юрист, запропонував у якості основного принципу повітряного права визнати «свободу повітря», при одночасному наданні державам права на самооборону, а також запропонував присвятити наступну сесію ІМП питанням правового регулювання використання аеростатів. У 1901 році вийшла друком стаття Фошиля на тему «Повітряний простір і правовий режим аеростатів», французькою «Le régime juridique des aérostats», що спричинило потік публікацій.

На наступній сесії ІМП в 1902 році він представив детальне вивчення цього питання, доповнене вичерпним проєктом запропонованого законодавства. Цей проєкт містив тридцять два параграфи, базувався на теорії свободи повітряного простору та включав детальні положення щодо регулювання повітряної навігації. Проте запропонований ним законодавчий акт не було схвалено.

Відомий французький учений стверджував, що «свобода повітря» визначається природними і правовими причинами: фізична природа повітря не підвладна людині, вона не може впливати на повітряний простір, а з юридичної точки зору, дія права власності людини, могла поширюватися лише на висоту будівлі. У 1904 році, коли Фошиль обґрунтував теорію «свободи повітря», найвищою спорудою в світі була Ейфелева вежа - 330 м. Орієнтуючись на її висоту, вчений дійшов висновку, що за її межами

повітряний простір непідвладний нікому, і воно вільно для повітряних пересувань.

Фошиль стверджував про неможливість підпорядкування повітря як такого внаслідок його фізичних властивостей суверенітету держави, а тому проголошення «свободи повітря» є природним і юридично правильним рішенням. Одночасно з цим вчений допускав, що держави мають право накладати деякі обмеження на «свободу повітря»: забороняти польоти іноземних повітряних суден над своєю територією, вживати заходів обережності з метою забезпечення своєї національної безпеки, захищати свої комерційні інтереси від конкуренції інших держав.

Зусилля Пола Фошиля послужили чудовій меті, вони викликали суперечки на загальну тему. Порівняно невеликий розгляд було приділено юридичним питанням, які стосуватимуться польотів, перш ніж постала надзвичайно важлива проблема суверенітету повітряного простору.

На противагу теорії «свободи повітря» інша теорія була спрямована на обґрунтування суверенітету щодо повітряного простору. Деякі прихильники цієї теорії, наприклад Р. Грюнвальд, Е. Клюні, П. Лубейр, Ф. Ліст, Е. Цітельман, - мислили більш реалістично, обґрунтовуючи повний і винятковий державний суверенітет щодо повітряного простору, розташованого над сухопутною і водною територією відповідної держави. Обґрунтовуючи її, спирались на принципи, запозичені в цивільному праві «кому належить земля, тому належить і стовп повітря аж до небес». На цій основі ними робився висновок про те, що кожна держава володіє суверенітетом в повітряному просторі над його сухопутною і водною територією до висоти, яку вона сама визначає.

Між цими крайнощами абсолютної свободи та абсолютного суверенітету знаходилася відома група юристів, яка висувала посередницькі погляди, засновані на тій чи іншій теорії. Таким чином, хоча Мейлі, Фошиль, Оппенгейм та інші стверджували, що повітря вільне, що в ньому не існувало суверенітету, проте вони визнали необхідність захисту сусідньої держави і

надали або територіальну зону, визначену по-різному, для здійснення прав на збереження, або просто визнали повноваження основної держави забезпечувати ці права за необхідності. І в той час як фон Бар, Вестлейк і Меурер, підтримували абсолютний суверенітет принаймні в межах певної територіальної зони, вони визнали необхідність безперешкодної навігації та затверджували цей суверенітет за умови права вільного проходу авіаторам, коли такий політ не зашкодив би сусідній державі.

Меншість авторів, таких як Ніколас Матте, стверджують, що повітряний простір належить до «фізичного простору», в якому взаємодіє світове співтовариство, і тому жодна його частина не може бути предметом вимог суверенітету від будь-якої нації, навіть для обмеженого проміжок часу. Матте вважає, що повітряний простір - загальне благо, яке людство має використовувати мирним способом. Отже, така концепція повинна переважати над «егоїстичними» претензіями окремих держав, які прагнуть до власних інтересів та негайних економічних вигод.

У ретельно продуманій брошурі, опублікованій у 1910 році, доктор Дж. Ф. Ліклама викрив хибність теорії свободи повітря та пояснив різні припущення щодо суверенітету до певної довільної висоти. Доктор Ліклама стверджував, що єдиним логічним і практичним рішенням питання є існування повного і абсолютного суверенітету сусідньої держави в належному повітряному домені, і дійшов висновку: «В принципі повітряний простір належить суверенній державній території, тому держава має повний суверенітет на необмежену висоту, який суверенітет може бути лише скасовано або обмежено договором» [8].

Деякі автори, такі як А. Мериньяк та К. Фербер при обґрунтуванні суверенітету намагалися провести аналогію між повітряним і морським правом. Розподіл морського простору на внутрішні води, територіальне і відкрите море призвело прихильників подібної аналогії до думки, що такий поділ можна зробити і в повітряному просторі. Вони пропонували

встановити три зони: перша визначалася висотою Ейфелевої вежі - 330 м; друга лежала за межами цієї висоти до 5000 м; третя - вище 5000 м.

Суверенітет держав поширювався на перші дві зони повітряного простору. Що стосується третьої, на думку авторів, в ній «дихати неможливо», цей факт виключав поширення на неї суверенітету.

Були висунуті також і інші теорії суверенітету. Так, зокрема, передбачалося, щоб суверенітет над повітряним простором включав право «нешкідливого польоту» для іноземних невійськових повітряних суден. Право визначати умови «нешкідливого польоту» залишалося за відповідною державою [3].

Французький уряд у травні 1910 року, скликав в Парижі першу міжнародну конференцію з повітряної навігації. Пропозиції для обговорення, включали такі надзвичайно важливі теми, як визначення національності повітряних суден; ліцензування експлуатантів; право державних та приватних літаків перетинати кордони. Усі ці теми були не врегульовані, значною мірою через суперечливі погляди делегатів на питання суверенітету, однак більшість з присутніх держав на конференції виступала за свободу повітря, що підлягає захисним правам у сусідній державі.

Кожна держава висловлювала свою точку зору на запропоновані питання щодо обговорення. На думку уряду Бельгії, питання свободи посадки повітряних суден повинні бути розглянуті тільки після визначення ступеня свободи аеронавігації. Бельгія закликала визначити характер і спектр прав держав в повітряному просторі. Італія представила наступну позицію: посадка іноземних повітряних суден в мілітаризованих районах повинна бути строго заборонена. Також від італійського уряду надійшла пропозиція підняти на конференції питання про те, чи повинна бути створена «територіальна зона», на якій держава буде здійснювати свій суверенітет, аналогічно з територіальними водами. Росія наполягала на такій точці зору: посадка повітряних суден повинна бути вільна повсюдно за винятком

заборонених зон, проте при цьому необхідно конкретно обговорити права держави в повітряному просторі над його суверенною територією.

Глава французької делегації пропонував знайти баланс між свободою повітряного руху з законними інтересами держав, які не заглиблюючись в такі абстрактні поняття як природа суверенних прав на повітряний простір. В основу офіційної позиції Франції лягла теорія П. Фошиль (який увійшов до складу делегації), висловлена ним в початку 1910 року в доповіді Інституту міжнародного права: «Аеронавігація повинна бути вільною. Проте, держави мають права, необхідні для самозахисту, тобто для їх безпеки, а також безпеки населення і приватної власності». Німеччина у відповідь на опитувальний лист Уряду Франції направила проєкт конвенції, який став першим конкретним виразом національної політики з питань міжнародних повітряних сполучень і послужив базою для дискусій на конференції. Цей документ демонстрував, що Німеччина, повністю підтримує теорію абсолютного суверенітету щодо повітряного простору. Дж. К. Купер підкреслив, що ключовим пунктом проекту конвенції стала стаття 11, згідно з якою повітряне судно договірної держави повинно мати дозвіл на вліт, посадку і проліт над територією іншої Договірної держави [3].

Ще однією державою з чітко вираженою і однозначною позицією стала Великобританія. Уряд у відповідь на опитувальний лист надіслав Меморандум, який проголошував: «бажано, щоб не вводилося таке регулювання, яке припускає право повітряного судна літати або приземлятися на приватну власність або яке виключає або обмежує право кожної держави наказувати умови, при яких можна здійснювати польоти над його територією». Однак в ході Конференції британська делегація доповнила свою заяву. Згідно з доповненням, кожна держава повинна мати право вживати таких заходів щодо обмеження аеронавігації над своєю територією, які воно вважає необхідним для захисту; держава повинна мати право встановлювати спеціальні зони для посадки повітряних суден і встановлювати зони, заборонені для польотів.

Тим часом суперечки щодо прав держав на повітряний простір серед науковців тривали безперервно. У Сполучених Штатах, де інтерес не пробудився повністю до 1910 року, думки провідних науковців повітряного права підтримували теорію суверенітету. Їх висновки, мабуть, найкраще висловив Вільсон: «Здавалося б, фізична безпека, військова необхідність, застосування поліції, доходів і санітарних норм виправдовують твердження про те, що держава має юрисдикцію в повітряному просторі над своєю територією. Ця позиція, схоже, також лежить в основі встановленого національного законодавства та постанов, рішень з національних судів, висновки національних конференцій та положення міжнародних конвенцій» [3].

В 1911 році професором Г. Д. Хезелтайном було висунуто правову теорію, згідно з міжнародним звичаєм, що виходить з теорії «безпосереднього прилягання», статус повітряного простору визначається статусом території, над якою воно розташоване. Він вважав, що повітряний простір над відкритим морем має той же правовий статус, що й саме відкрите море. Більш того, він вважав, що єдиною вірною доктриною в сфері повітряних пересувань є доктрина повного суверенітету - без обмеження висоти і без права прольоту іноземних повітряних суден над суверенною територією [9]. Пізніше в 1912 році аналогічну думку висловив професор Е. Річардс: повітряний простір і підлегла територія нерозривно пов'язані, за винятком випадку, коли припинить свою дію закон гравітації. Підтримали цю точку зору і творці Конвенції про регулювання повітряної навігації 1919 року [9]. Незважаючи на це, вони не стали приділяти уваги вивченню правових режимів різних видів територій, обмежившись лише суверенним повітряним простором.

В 1914 році постало питання оголошення війни. Німеччина заявила, що французькі авіатори проникли в її повітряну зону, та порушили нейтралітет Бельгії. Повітряні, сухопутні та морські кордони нейтральних держав закрили. Війна в повітрі змусила нації прийняти теорію абсолютного

суверенітету і дотримуватися цієї політики протягом усієї боротьби. Менш ніж через два роки Панамериканська федерація повітроплавання на засіданні, яке відбулося в березні 1916 році у Сантьяго (Чилі), затвердила абсолютний суверенітет Західної півкулі своїми рекомендаціями про оголошення повітряного простору державною власністю.

РОЗДІЛ 2

РОЗВИТОК ВІТЧИЗНЯНОЇ ДОКТРИНИ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

2.1. Розвиток вітчизняної доктрини міжнародного повітряного права до 1920 років

Особливістю повітряного права стала та обставина, що основні ідеї нової галузі спочатку були розроблені вченими, коли авіація тільки робила перші кроки, а юридично зобов'язуючих актів в сфері повітроплавання було вкрай мало. Іншою істотною рисою авіаційного права став його інтернаціональний характер (що зберігається донині), оскільки в розробці правових проблем повітроплавання взяли участь вчені багатьох країн, включаючи царську Росію, на той час, до складу якої входила наша держава.

На початковому етапі вчені намагались дослідити повітряний простір присвячуючи свої роботи вивченню повітряної навігації.

Родоначальником спеціальної літератури з повітряного права вважається французький правознавець П. Фошиль, який опублікував в 1901 році статтю, яку Ю.В. Ключников оцінив як «велике, дуже тонко і детально розроблене дослідження питання, яке стало в багатьох відносинах класичним» [10].

Російські вчені звернули особливу увагу на дану проблематику в 1909 році - саме тоді в Санкт-Петербурзі побачила світ невелика книга В. А. Гольденберга «Повітроплавання і право», по дві статті були опубліковані в 1910 році і в 1911 році (С. Балдвін, Р. Л. Вейсмана і І. З. Геллера).

У своєму науковому дослідженні В. Гольденберг аналізував погляди зарубіжних вчених з правових аспектів повітроплавання (хоча набагато ширше їх розкрив декількома роками пізніше Л. І. Шиф). Автор звертав свою увагу на проблеми прикордонного контролю. Він пише: «Паспортний контроль перельоту через кордон, звичайно, буде дуже утруднений. Але

перш за все паспортна система взагалі віджила свій вік, ну а потім треба ж не тільки перелетіти через кордон, але і де-небудь зупинитися, так що відносно прибування контроль може бути здійснений. Пригадується нам розказаний з цього приводу Камілем Фламмаріоном епізод: коли я одного разу летів на повітряній кулі з Парижа в Кельн - передає він - два кінних жандарма в Бельгії закричали нам услід щосили своїх легких: Ваші документи! Ваші документи! У відповідь ми їм висипали на голову мішок з піском і злетіли на 800 метрів вище» [11].

Великим науковим проривом стала книга Л. І. Шифа «Повітроплавання і право», що вийшла в 1912 році, в якій були висвітлені основні правові проблеми, що виникають в ході розвитку авіації. Відзначаючи перші успіхи повітроплавання і оцінюючи їх як вельми скромні, Л.І. Шиф, писав, що «юридична наука повинна серйозно підійти до проблем, створених повітроплаванням, тим більше, що повітроплавання зачіпає складну мережу надзвичайно важливих державних і приватних інтересів». Вказував на те що: «Завдання права полягає в тому, щоб врегулювати створені відносини, підпорядкувати новий фактор вимогам державності, створити гарантії нормального правопорядку, забезпечити розвиток повітроплавання, з одного боку, і інтереси всього суспільства - з іншого» [11].

Вчений торкнувся проблем повітроплавання в аспекті міжнародного права, розмірковуючи про юридичну природу повітряного простору та сутності його ставлення до держави. Він критично ставився до можливості застосування норм морського права до регулювання повітроплавання: «Юридична природа повітря повинна бути з'ясована абсолютно самостійно: цього вимагає своєрідність даної стихії». Л.І. Шиф детально розглянув і аргументовано критикував концепцію свободи повітря, яку відстоювали німецькі і французькі юристи, заявивши: «Необхідно прийти до висновку, що єдиним правильним вирішенням питання є визнання суверенітету держави над повітрям». Він вважав, що право міжнародного повітряного сполучення повинно бути створено «міжнародною угодою, так само як певні норми, що

регулюють міжнародне повітроплавання і оберігають основні інтереси держави» [12].

Вчений торкнувся такого важливого аспекту, як державна юрисдикція в разі деліктів і угод, укладених на борту повітряного судна. Як вирішується питання про підсудність кримінальних актів і цивільних операцій, що здійснюються на іноземних судах, що пролітають над територією цієї держави? Автор дає відповідь, що з точки зору теорії суверенітету, вони підпадають під владу діючих в державі законів, а з точки зору теорії свободи повітря, вони підпадають під юрисдикцію держави реєстрації. І знову вчений повертається до ідеї прийняття міжнародних правил з даної проблеми.

Велику увагу приділив Л. І. Шиф конституційно-правовим та адміністративно-правовим проблемам повітроплавання. Він вказував, що «законодавча влада держави повинна потурбуватися про створення докладної і продуманої системи норм, якими б регулювалося національне повітроплавання». Дуже сучасно звучать і такі слова вченого: «Безперечно, про повну свободу і безконтрольності повітроплавальних підприємств і взагалі повітроплавання не може бути й мови: держава - надто зацікавлена сторона, щоб не піклуватися про те, чи задовольняє судно своїм призначенням, чи знаходиться воно в надійних і умілих руках». Л.І. Шиф писав про контроль над підприємствами і громадянами, які займаються повітроплаванням; про дотримання ними певних вимог для отримання дозволу на польоти («Бажаючи придбати звання пілота повинні пройти серйозне і тривале випробування»); про визначення національності повітряних суден і ведення списку повітряних суден; про необхідність правил пересування по повітрі, встановлення повітряних шляхів і заборонених зон, правил попередження зіткнень, а також обладнання повітряних шляхів «зі станціями для повітряних суден». Торкнувся він і безпеки польотів, а також пошуку та рятування: «Одне з найважливіших завдань держави - прийняття всіх заходів для попередження нещасних

випадків в повітрі і для надання допомоги повітряним судам які потребують допомоги» [11].

Значне місце відведено в його роботі цивільно-правовим питанням, де він розглянув теорію "повітряного стовпа". Відповідно до цієї теорії, власник земельної ділянки має право власності і на повітря, розташований над ним. Детально проаналізувавши норми римського права, погляди сучасних йому юристів, законодавства, Шиф констатував: «Треба прийти до висновку, що повітроплавання істотно порушує права земельних власників». Торкаючись небезпек, пов'язаних з повітроплаванням, Шиф писав: «Падіння речей з аеростатів і спуск або падіння апаратів на землю будуть нерідко заподіювати збитки землевласникам і взагалі особам, які перебувають на землі. Виникає дуже важливе питання про умови цивільно-правової відповідальності повітроплавця за заподіяну ним шкоду» [11].

В період 1912-1917 років було надруковано 11 статей і брошур, які зачіпають питання повітряного права, авторами яких були С. А. Корф, В. В. Телеснін, М. Г. Штейнберг, В. Г. Фрідман, М. А. Циммерман, М. М. Голубев, Ю. В. Ключников, М. М. Кравченко.

У 1917 - 1918 роках було видано підручник Н. А. Захарова «Курс загального міжнародного права», примітний тим, що, розмірковуючи про повітряний простір в розділі про територію держави, автор фактично розкрив режим використання повітряного простору, пов'язав його з повітроплатною діяльністю, відобразив погляди вчених і існуючі нормативні акти з даної проблеми, в тому числі з проблем повітряної діяльності [13].

Після Жовтневої революції жоден з «імператорських» юристів не продовжив будь-якої наукової діяльності в області повітряного права, більш того, на довгий термін про їхню працю забули, а також ні в одній з робіт радянського періоду на них немає жодного посилання.

Проте, дослідження в даній сфері почав відомий радянський правознавець І. С. Перетерский, праці якого стали завершенням етапу становлення авіаційного права і початком етапу розвитку радянського

повітряного права [14]. Саме перу І. С. Перетерського належить перший вітчизняний підручник з повітряного права, що вийшов в 1922 року.

Отже, особливістю розвитку вітчизняної доктрини повітряного права є те, що науковці, на початковому етапі присвячували свої роботи вивченню повітряної навігації. Російський вчений В. Гольденберг перший, у своєму дослідженні, аналізував погляди зарубіжних вчених з правових аспектів повітроплавання. Великим тогочасним проривом стала книга Л. І. Шифа, який серйозно підходив до проблем створених повітроплаванням, підкреслюючи, що повітроплавання зачіпає приватні та державні інтереси. Критикував концепцію свободи повітря. Вчений розглядав такий важливий аспект, як юрисдикція держави на повітряне судно, що пролітає над іноземною територією. Робота Н. А. Назарова примітна тим, що фактично розкриває режим використання повітряного простору. Усі ці теми актуальні в наш час, деякі аспекти й досі піддаються дослідженням та обговоренням вченими, висуваються різні теорії їх розв'язання.

2.2. Особливості доктринального підходу до міжнародного повітряного права в СРСР

Як вже зазначалося в попередньому розділі, що доктрина повітряного права почала свій розвиток в СРСР з дослідження радянського вченого та правознавця І. С. Перетерського. Саме він написав перший вітчизняний підручник з повітряного права, що вийшов в 1922 року.

У 20-30-ті роки авіація в світі та в СРСР переживала справжній бум виготовляли все нові й нові види літаків, набути професії льотчика мріяв кожний чоловік, ставилися світові технічні рекорди літальними апаратами. Все це схвалювалося і суспільствами, і державами. Але в той же час правове регулювання авіаційної діяльності людини почало значно відставати від її технічної складової. Внаслідок чого в 20-і роки минулого століття на хвилі

революційного ентузіазму дуже активно працювали вчені і практики, які об'єдналися в секцію повітряного права Союзу «АВИАХИМ» (добровольное общество друзей авиационной и химической обороны и промышленности СССР) і «АВИАХИМ» (добровольное общество друзей авиационной и химической обороны и промышленности РСФСР), приблизна кількість вчених становила 70 чоловік.

Одними з основних напрямів їхньої роботи були:

- ліквідація повітряно-хімічної неписьменності серед трудящих і організація повітряно-хімічної оборони і промислових пунктів, а також забезпечення безпеки цивільного населення від повітряно-хімічного нападу;
- поширення авіаційних знань, сприяння цивільної та військової авіації, розвиток авіасправи, організація перельотів і авіаекспедицій.

В результаті було випущено дві збірки праць з повітряного права у 1927 році та у 1930 році, що стосуються різних правових аспектів повітроплавання.

У 1930-х роках Василь Хрипін та Олександр Лапчинський очолили дискусію про доктрину повітряного права. Хрипін служив у Імператорських військово-повітряних силах, але був одним з небагатьох офіцерів військово-повітряних сил, який повністю лояльно ставився до більшовизму. Він підтримував стратегічні бомбардування під час військових операцій і навіть написав вступ до першого російського перекладу книги «Командування повітряного руху». Інший – Лапчинський - теоретик військової авіації, один з основоположників оперативного мистецтва повітряного бою. Розроблена Лапчинський теорія знайшла застосування під час Другої світової війни. Також підтримував стратегічні вибухи, хоча він розглядав авіацію як невід'ємну частину об'єднаних сил країни і підтримував тверду відданість тісній підтримці з повітря. Обидва ці адвокати автономних повітряних сил були ліквідовані під час довоєнних чисток.

Закінченням розвитку повітряного права СРСР періоду 20-30-х років ХХ століття стала монографія С. Б. Крилова з проблем повітряно-

транспортного права, що побачила світ в 1933 році. Міжнародне повітряне право, до Другої світової війни, розвивалося не як відносно самостійна галузь міжнародного права, а як право цивільної авіації. Держави вступали в міжнародні відносини з приводу використання повітряного простору для польотів і повітряних перевезень між державами. Вони застосовували свій суверенітет для регламентації використання повітряного простору в комерційних і військових цілях.

Надалі науку повітряного права чекав спад активності, цьому сприяла Друга світова війна, а будь які наукові роботи, що були написані під час війни, стосувались використання та покращення повітряної авіації країни, для використання її у військових цілях, для максимального ураження ворога. Тільки 1947 року, ознаменувався об'ємною роботою, яка була присвячена міжнародному повітряному праву, її автором був радянський вчений Ф. І. Кожевников.

Розвиток авіації сприяв міжнародним польотам, що впливало на необхідність правового регулювання авіаційних сполучень та безпеки польотів, відповідальності за спричинену шкоду у випадку авіаційних пригод. Безпекою польотів займався С. Крилов, що акцентував на проблемі одноманітності вітчизняного повітряного права, його повній ізоляції від міжнародного повітряного права. А. С. Пірадов, на відміну від С. Крилова, наголошував на необхідності міжнародних повітряних сполучень, швидкому та надійному зв'язку між будь-якими державами та окремими районами світу, а також економічних вигодах, які вони забезпечували [13].

Найбільш великий внесок в розвиток науки повітряного права внесли тоді вітчизняні вчені Ю. М. Малєєв, В. Н. Дежкін, В. Д. Бордун, М. М. Остроумов, І. П. Блищенко, М. М. Волков, А. П. Мовчан, О. Н. Садиков.

Вперше про свободу та безпеку польотів у 1966 році в контексті міжнародного права писав А. Н. Верещагін, який вважав, що в національному повітряному законодавстві правова регламентація

використання державного повітряного простору торкалася усіх основних сторін режиму повітряного простору, в тому числі:

- юридичне закріплення принципу повного та виключного суверенітету в повітряному просторі;

- організацію відомства цивільної авіації – спеціального державного органу, який повинен був забезпечувати контролювання раціонального використання державного повітряного простору та дотримання встановленого режиму цього простору;

- визначення обов'язкових вимог до екіпажів повітряних суден, які здійснюють польоти в повітряному просторі держави;

- порядок забезпечення польотів повітряних суден засобами наземного обслуговування з ціллю створення їм умов для безпеки аеронавігації в межах державного повітряного простору;

- встановлення основних начал аеронавігації в повітряному просторі держави, а також при міжнародних польотах;

- санкції, що накладаються за порушення норм законодавства та виданих на основі його правил.

Верещагін вважав, що швидкий технічний розвиток авіації, можливість виконувати найрізноманітніші військові завдання, що могли нанести шкоду державам, а також потреба забезпечення високого рівня безпеки польотів в межах свого повітряного простору стали основними причинами включення державами в національне законодавство норм повітряного права, які потім були об'єднані у спеціальні законодавчі акти [15].

Відомий вчений В. Д. Бордунов у 1979 році доповнив вивчення проблеми забезпечення безпеки польотів елементом про польоти над відкритим морем, основні види діяльності: організація та здійснення польотів військових та цивільних літальних апаратів; проведення наукових досліджень; застосування аеронавігаційних та радіотехнічних засобів; спостереження з повітря за обстановкою на морі в інтересах військових,

науково-дослідницьких, промислових, торгових суден; надання допомоги на морі, що стало важливим етапом правового вивчення проблеми.

Дослідники А. П. Мовчан та В. С. Грязнов висловлювали думку повновладдя держави в межах своєї території (територіальне верховенство). Відповідно до цього припущення держава сама вирішує свої внутрішні справи, котрі не повинні бути об'єктом посягання з боку іншої держави (групи держав). В цьому виявлялася суть принципу невтручання. В той же час, В. С. Грязнов і Ю. М. Малеев підкреслювали, що, володіючи всією повнотою влади у межах своєї території, держави мають використовувати свій повітряний простір не завдаючи шкоди іншим державам у відкритому морі та у відкритому повітряному просторі [11].

У наступний період радянські вчені активно працювали над новими викликами у сфері авіації, дослідженням піддалися міжнародно-правові відносини в сфері повітряного транспорту, проблеми захисту авіації від актів незаконного втручання, господарські зв'язки «Аерофлоту», питання праці і соціальних гарантій авіаторів, питання кримінально-правового захисту цивільної авіації.

У 1988 В. А. Свіркін стверджував, що для потужного плану розвитку цивільної авіації необхідно дотримуватися принципу соціалістичної законності, який полягав у строгому та неухильному виконанні усіма державними органами, посадовими особами, громадськими організаціями та громадянами законів та інших нормативних актів. Також, цей принцип потребує від усіх органів державного управління рішучого припинення фактів порушення законності в будь-якій галузі діяльності, на будь-яких рівнях. Про принцип соціалістичної законності висловлював свою думку М. М. Волков, описуючи соціалістичну законність як беззаперечне виконання радянських законів та заснованих на них інших правових актів усіма органами держави, посадовими особами та громадянами. Посилаючись на те, що порушення льотних законів створює загрозу для людських життів, для своєчасного виконання встановлених планів, для збереження соціалістичної

власності; виконання покладених на цивільну авіацію функцій здійснюється в результаті узгоджених дій чималого числа різних підрозділів та служб, що потребують чіткого визначення обов'язків, прав та відповідальності кожного підрозділу, кожної посадової особи та працівника.

З найбільш великих робіт 80-х років ХХ століття можна виділити об'ємну роботу в двох книгах «Міжнародне повітряне право», підготовлений групою вчених Інституту держави і права Академії наук СРСР, а також підручник по радянському повітряному праву 1990 року. На національному рівні з'явилися правила неавіаційного використання повітряного простору в Повітряному кодексі Союзу РСР 1983 року. Згідно зі статтею 52, всі види діяльності, пов'язані з використанням повітряного простору СРСР, які можуть становити загрозу безпеці польотів, в тому числі всі види стрільб, пуск ракет, вибухові роботи, запуск безпілотних повітряних суден та інші, допускаються при дотриманні необхідних запобіжних заходів лише після отримання спеціального дозволу в порядку, який визначається Радою Міністрів СРСР. Таким чином, була введена заборона на використання повітряного простору з метою, відмінною від здійснення польотів цивільної і державної авіації, без попереднього отримання спеціального дозволу.

Сучасний російський професор М. Н. Копилов класифікуючи повітряний простір, виділяє 4 його види. «Тягнеться над територіями, що знаходяться за межами дії державного суверенітету: повітряний простір над відкритим морем, включаючи економічну зону; повітряний простір над Антарктикою; повітряний простір над замкнутими або напів замкнутими морями; повітряний простір над міжнародними протоками, що не перекриваються територіальними водами прибережних держав» [16].

Е. А. Самородова пропонує такий варіант класифікації повітряного простору: «суверенний, відкритий, повітряний простір територій зі змішаним режимом і державний повітряний простір міжнародного користування» [17].

Світовий океан довгі роки підпадав під дію доктрини свободи морів, висунутої ще в XVII столітті, відповідно не може перебувати під

суверенітетом будь-якої держави. Як зазначає М. М. Копилов, це визначення можна в повній мірі віднести і до повітряного простору над Світовим океаном. Аналогічної позиції дотримується і вчений-міжнародник Ю. М. Колосов: «В міжнародних відносинах склався принцип свободи використання повітряного простору над відкритим морем, є у вільному доступі для всіх націй, як і саме відкрите море». З цього випливає, що свобода польотів над відкритим морем виникає з багатовікової звичайної норми морського права - свобода судноплавства у відкритому морі. Даний звичай вперше був сформульований Гуго Гроція у відомій праці 1609 році «Mare Liberum» і був необхідний для юридичного обґрунтування політики Голландії в морських просторах [18].

Проводячи аналіз роботи «Повітряний простір і правовий режим аеростатів» П. Фошиля, де автор вказує на «необхідність свободи повітряного простору як над відкритим морем, так і над державною територією» В. Д. Бордунов доходить до висновку «про неможливість підпорядкування повітря як такого внаслідок його фізичних властивостей суверенітету держави, а тому проголошення «свободи повітря» є природним і юридично правильним рішенням. Вчений підкреслює, що держави мають право накладати деякі обмеження: забороняти польоти іноземних повітряних суден над своєю територією, приймати запобіжні заходи з метою забезпечення своєї національної безпеки, захищати свої комерційні інтереси від конкуренції інших держав» [19].

У своїй монографії А. І. Травніков умовно ділить міжнародний повітряний простір на дві категорії: відкритий повітряний простір і міжнародний повітряний простір обмеженого користування. А. І. Травніков посилається на те, що «принцип свободи польотів істотно обмежений над виключною економічною зоною і територіями, що не перебувають під чийось суверенітетом». Над такими територіями здійснення польотів неможливо без проходження встановлених процедур адміністративного / диспетчерського повідомлення або отримання дозволу. Вчений справедливо

зазначає, що свобода польотів повинна трактуватися як здійснення польотів без будь-яких процедурних обмежень і заборон, а якщо такі присутні - цей режим вже суперечить змісту принципу свободи польотів і повинен визначатися інакше [20].

Аналогічної позиції дотримується М. Мільде: «суверенні права прибережної держави, відносяться тільки до природних ресурсів моря, а прибережна держава не може зазіхати на традиційні свободи відкритого моря, зокрема, на право судноплавства і прольоту». На його думку, виняткова економічна зона - це частина відкритого моря, обтяжена частковим суверенітетом прибережної держави, «площа моря, якій надано особливий правовий режим». Таким чином, кожна держава, вважає вчений, має право на вчинення будь-яких польотів над чужою економічною зоною без будь-яких обмежень [21].

В. Д. Бордунов, А. І. Котов і Ю. Н. Малеев пропонують таку точку зору: «Повітряний простір над відкритим морем включає в себе і повітряний простір над економічною зоною, яка є частиною відкритого моря. Однак правовий режим цієї зони не збігається з правовим режимом решти акваторії відкритого моря». У виключній економічній зоні діють суверенні права і виняткова юрисдикція прибережних держав з певних питань, що неприпустимо в іншій частині відкритого моря. Відповідно, для реалізації зазначених прав і виняткової юрисдикції в зоні прибережна держава користується вузьким, прилягаючим до поверхні зони повітряним простором. В вище розташованих повітряному просторі таких прав немає [22].

Отже, доктрина повітряного права в радянському союзі почала свій розвиток з дослідження І. С. Пітерського у 1922 році. Незважаючи на стрімкий технічний розвиток літальних апаратів, правове регулювання їх діяльності значно відставало. Важливим моментом у цей період є об'єднання науковців в секції з повітряного права, Основними напрямками їх роботи було поширення авіаційних знань, сприяння розвитку авіасправи, а також

написання книг з різних правових аспектів повітроплавання. Серед вчених велися дискусії про доктрину повітряного права. Слід зауважити, що до Другої світової війни повітряне право розвивалось не як самостійна галузь, а як право цивільної авіації.

Друга світова війна сприяла спаду активності будь якої наукової діяльності і тільки 1947 рік ознаменувався об'ємною роботою, автором якої був Ф. І. Кожевников. Безпекою польотів займалися А. Н. Верещагін в 1966 році, який вважав необхідним включення державами в національне законодавство норм повітряного права, а також В. Д. Бордунов в 1979 році доповнив роботу Верещагіна з безпеки польотів. Радянські вчені активно працювали над новими викликами у сфері авіації, досліджуючи раніше не підняті теми, такі як питання праці і соціальних гарантій авіаторів, захист авіації від актів незаконного втручання.

2.3. Розвиток доктрини міжнародного повітряного права в незалежній Україні

Становлення повітряного права в Україні тривалий час не мало самостійного характеру, оскільки історично, Україна була частиною Радянського Союзу. Повітряне право України, самостійно почало розвиватися з 1991 року, коли наша держава здобула незалежність. Проте попередній етап розвитку України у складі СРСР був багатий на досягнення з цивільної авіації, що заклало підґрунтя для формування національної галузі права та створення національної системи державного управління у галузі цивільної авіації, що регулює правовідносини у сфері охорони та використання повітряного простору.

В статті, що стосується особливостей правового регулювання діяльності авіаційного транспорту Г. М. Грабовська пише: «процес становлення авіаційної галузі в Україні співпав з кризовими явищами перших років незалежності» [23]. У зв'язку із новим етапом розвитку, перед

державою постало завдання адаптувати систему державного регулювання авіаційної діяльності до сучасних міжнародних вимог, а також виникло ряд питань, таких як створення суб'єктів (авіакомпаній, аеропортів), які здатні працювати в умовах конкуренції, що потребували нагального вирішення та державного регулювання.

У 1992 році Україна стає членом ІКАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, з цього часу для України настає новий етап інтенсивного розвитку повітряного права. В Україні починають розвиватися комерційні відносини у сфері авіаційної діяльності, а державне регулювання не відповідало тодішнім реаліям. Отже, виникає потреба врегулювання прогалін вітчизняного законодавства.

За роки незалежності України науковцями проводилися дослідження окремих питань повітряного права України, внаслідок яких сформувався певний підхід до з'ясування змісту та місця повітряного права у системі права України, що знайшло комплексне відображення у вперше підготовленому на пострадянському просторі навчальному посібнику "Повітряне право України". Об'єктом наукових досліджень, на початку роботи, виступала переважно діяльність цивільної комерційної авіації. Безперечно, ця діяльність є найважливішою складовою авіаційної діяльності у широкому розумінні.

У пострадянський період нормативно-правове регулювання повітряних перевезень зазнало чималих змін. В Україні, одразу після проголошення державного суверенітету, гостро постала проблема зміни і створення нового законодавства, який буде регулювати процес повітряних перевезень.

Характерним для всіх держав, які на той час проголосили свою незалежність, був етап створення національних авіакомпаній, чим підкреслювалося прагнення до незалежності самостійних міжнародних зв'язків. Разом з тим, важливе значення для регулювання міжнародних повітряних сполучень мало національне законодавство, оскільки саме в ньому визначався принцип суверенітету, режим національного повітряного

простору, порядок в'їзду, виїзду та транзиту через територію держави, режим державних меж. Крім того, воно забезпечувало реалізацію міжнародних обов'язків держав, перш за все укладених ними багатосторонніх та двосторонніх договорів.

Саме тому перші наукові роботи, українських вчених стосувались питань створення відповідного повітряного законодавства.

У 1993 році, Україна приймає Повітряний кодекс, який стає першим кодифікованим актом повітряного законодавства в незалежній державі [24].

Українські вчені А. А. Козловський та З. І. Боярська зазначають, що чинний кодекс з самого початку зберігав інститути радянського повітряного права і не орієнтувався на вимоги міжнародного права, навіть після внесення до нього доповнень та змін [25].

Беручи до уваги, ці недоліки, у 2009 році розробляється проект нового Повітряного кодексу України. Вноситься пропозиція встановити правові основи використання повітряного простору України з урахуванням вимог міжнародного повітряного права, стандартів та рекомендованої практики ІКАО, забезпечення безпеки та інтересів держави, безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки. Коментуючи цей проект А. А. Козловський та З. І. Боярська у своїй сумісній роботі підкреслюють той факт, що в проект повітряного кодексу, було включено норми суміжних галузей права, що також регулюють діяльність цивільної авіації. Так, до проекту нового Повітряного кодексу включена стаття 47 - «Охорона навколишнього середовища». Вони пишуть: «такий підхід уявляється цілком логічним, бо в сучасних умовах авіаційна діяльність, в тому числі й цивільна авіація, тісно пов'язана з проблемами екології та екологічного права» [25].

Новий Повітряний кодекс України був прийнятий в 2011 році. Цей нормативно-правовий акт був пристосований до сучасних умов розвитку авіації, міждержавних відносин, адаптований до міжнародних норм авіаційного законодавства. Однак, М. В. Юрченко у своїй науковій статті описує недоліки правового регулювання авіаційної сфери. Так у Повітряному

кодексі не прописані правила роботи «малої авіації»; не враховуються усі ситуації у яких може опинитися пасажир; Повітряний кодекс України переобтяжений посиланнями на норми інших законодавчих та нормативно-правових актів, що ускладнює його реалізацію [26].

На сьогоднішній день, українські науковці вивчають проблеми повітряного права у різних аспектах його прояву.

Вчений Є. К. Єршов зазначає, що існує причинний зв'язок між виникненням нових правових норм, які регулюють відносини держав щодо використання повітряного простору з метою здійснення повітряних перевезень, регулювання діяльності повітряного транспорту та швидкого розвитку авіаційної техніки - євроінтеграційні процеси впливають на становлення авіаційного законодавства України, а також міжнародні конвенції, угоди в галузі авіації [27].

При подальшому розвитку України в галузі повітряного права М. О. Росклеї звертає увагу на основні питання міжнародного повітряного права, які потребують окремого опрацювання, це питання: статусу повітряного простору; режиму повітряної навігації; безпека польотів [28].

Що стосується правового регулювання повітряного кордону України, О. В. Мякота у своєму дослідженні дійшла до таких висновків: 1) правове регулювання повітряного кордону України складається з міжнародно-правових норм (зокрема з норм міжнародно-правових договорів, що є частиною чинного законодавства України, та інших джерел міжнародного права, що є міжнародно-правовими зобов'язаннями для України, наприклад, міжнародно-правових звичаїв) і власне норм національного законодавства України; 2) норма про висотну межу державного суверенітету (повітряної території) у 100–110 км над рівнем моря має характер міжнародно-правового звичаю; 3) чинне законодавство України не встановлює висотної межі повітряних кордонів. Українська доктрина міжнародного права визначає висотну межу державного суверенітету (повітряної території) переважно у 100–110 км над рівнем моря [29].

Монографія «Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток», автором якої є О. М. Григоров, - це одна з найбільших робіт сучасності яка присвячена дослідженням основних етапів міжнародно-правового регулювання відносин у сфері цивільної авіації, автор порівняв моделі правового регулювання перших повітряних польотів та сучасні стандарти міжнародних повітряних перевезень. У монографії проаналізовано особливості формування міжнародного інституційного механізму в сфері авіації та значення сучасних міжнародних авіаційних організацій. Ця книга чітко окреслює сферу роботи сучасної авіаційної діяльності України [30].

Доктор юридичних наук Л. Д. Тимченко у своєму підручнику з міжнародного права, аналізує виникнення та розвиток повітряного права починаючи з ХХ століття. Вчений зазначає, що саме під впливом науково-технічних розробок, виникає потреба в регламентації міжнародних повітряних польотів. Підкреслює те, що більшість держав закріпили принцип суверенітету держав на повітряний простір над сухопутними та водними територіями, керуючись цим принципом багато держав прийняли спеціальні закони. Далі Тимченко описує основні нормативно правові акти, які приймалися державами на міжнародних конференціях, це Чиказька конвенція, угода «Бермуди-2» [31].

Досліджуючи правове регулювання польотів у міжнародному повітряному просторі Н. В. Пільгун, дійшов висновку, в своїй роботі, що найважливішим принципом сучасного міжнародного права є повага суверенітету держави над повітряним простором в межах її території, забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації, свобода польотів у міжнародному повітряному просторі [32].

Основним потужним центром сучасного доктринального розвитку міжнародного повітряного права в Україні є Національний авіаційний університет, у тому числі кафедра міжнародного права та порівняльного

правознавства, де працюють фахівці та випускаються спеціалісти у сфері міжнародного повітряного права.

Сучасні правознавці Ю. О. Волошин та Т. Р. Короткий є співавторами статті, що стосується розслідування катастрофи рейсу PS:752. У своїй роботі вони приділяють увагу проблемам застосування норм міжнародного права, як спеціальних, що відносяться до окремої галузі - міжнародного повітряного права, так і загальних, що стосуються міжнародної відповідальності держави, у нашому випадку Ісламської Республіки Іран, за катастрофу. Наразі питання рейсу PS:752 є актуальним для України, оскільки громадяни України загинули у цій катастрофі, а також вона є державою реєстрації та державою експлуатантом.

У своїй статті Ю. О. Волошин та Т. Р. Короткий аналізують норми міжнародного права, що застосовуються до розслідування авіаційних катастроф та міжнародну відповідальність у цих випадках. Так вони наводять приклади з Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року та Додатку 13 до Чиказької конвенції «Розслідування авіаційних подій та інцидентів», з інших документів Міжнародної організації цивільної авіації, що стосуються даного питання, коментарів фахових експертів з міжнародного повітряного права, а також офіційних заяв представників відповідальних за розслідування катастрофи держав.

Зазначаючи статтю 26 Чиказької конвенції, вони підкреслюють, що пріоритет розслідування авіаційних подій, має держава на території якої сталася ця подія, однак держава в якій зареєстроване це судно має спеціальні права щодо призначення спостерігачів за проведенням розслідування. Відповідно до Додатку 13 до Чиказької конвенції, держава місця події, тобто Іран, має право передати проведення частково або повністю розслідування іншій державі або регіональній організації. В статті зазначено, що зазвичай ІКАО не бере участі у проведенні розслідувань, однак у зв'язку з катастрофою рейсу PS 752 зазначено, що «ІКАО підтримує контакти з відповідними державами та надасть їм допомогу в разі надходження такого

запиту. Керівництво Організації підкреслює необхідність утримуватися від будь-яких спекуляцій щодо причин цієї трагедії до закінчення розслідування згідно з Додатком 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказької конвенції)» [33].

За клопотанням Тегерану ІКАО повідомила, що готова надати технічну допомогу Ірану в розслідуванні катастрофи літака «Міжнародних авіаліній України». В заяві ІКАО зазначається, що в ІКАО вже відібрали співробітників, які будуть сприяти Ірану «в якості радників і спостерігачів».

Незважаючи на заперечення у перші дні катастрофи за збиття рейсу PS:752, Ісламська Республіка Іран визнала свою відповідальність, що свідчить про бажання об'єктивного розслідування. Що стосується участі українських фахівців у розслідуванні катастрофи, автори пишуть, що таке право регламентується нормами міжнародного повітряного права, зокрема міжнародними стандартами розслідування авіаційних подій та інцидентів, по-друге, внутрішньодержавними нормами, як держави місця події, так й держави, яка направляє уповноваженого представника та його радників для участі у розслідуванні. Також повідомляється, що у розслідуванні приймають участь представники Національного управління США з безпеки на транспорті. Канада створила міжнародну групу з координації та регулювання для родин жертв рейсу PS:752.

Автори вважають, що в подальшому ситуація з розслідуванням катастрофи з політичного та дипломатичного характеру переросте в технічний та юридичний рівень. А також, що Україна повинна використати усі дипломатичні важелі для постійного підтримання ситуації з розслідування катастрофи, вимагати стовідсоткового відшкодування Іраном компенсації родинам жертв катастрофи [33].

Схожу тему розглядав у своїй статті «Періодизація розвитку системи відповідальності перевізників в міжнародному повітряному праві» 2006 року аспірант Національного Авіаційного університету О. В. Маловацький

описує ріст актуальності інституту відповідальності перевізників за шкоду заподіяну пасажиром під час авіаційного перевезення.

Для врегулювання умов міжнародних повітряних перевезень, документів, на підставі яких здійснюються міжнародні повітряні перевезення, та встановлення розумних меж відповідальності перевізників, 12 жовтня 1929 року була підписана Варшавська конвенція «Для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень». Варшавська конвенція встановлює максимальний розмір відповідальності авіаперевізників за шкоду завдану здоров'ю пасажирів чи загибеллю йому смерті, пошкодження, знищення чи втрати вантажу або багажу, пошти чи затримку в її доставленні. На кожну заподіяну шкоду встановлюється своя максимальна сума відшкодування. Однак статтею 22 Варшавської конвенції визнається підвищення меж відповідальності перевізника на підставі окремої домовленості між пасажиром та перевізником. Автор статті зазначає, що до 1955 року постала проблема в розгляді підвищення меж відповідальності перевізників за шкоду, завдану пасажирів чи багажу. В результаті приймається Гаазький протокол 1955 року, який набрав чинності 1963 році [34].

Гаазький протокол вносить зміни у Варшавську конвенцію, передбачаючи збільшення розміру відповідальності авіаперевізників. О. В. Маловацький наводить недоліки Гаазько-Варшавської конвенції, в першу чергу це відсутність чіткого розмежування суб'єктів, які повинні нести відповідальність за завдання шкоди. Невизначеність суб'єктів відповідальності зумовила розробку нового міжнародного договору — Гваделахарської конвенції, яка була прийнята 1961 року, вступила в силу 1 травня 1964 року. Головною метою якої було розширення сфери дії Варшавської конвенції та врегулювати відносини, пов'язані з міжнародним перевезенням.

Поступово питання відповідальності авіаперевізників, серед науковців, набирає загальний інтерес, в основі якого лежить розуміння діяльності

перевізників як оператора джерела підвищеної небезпеки. Відображення змін в теоретичних підходах до відповідальності перевізника було покладено в основу Гватемальського протокола 1971 року.

Наступним кроком в розвитку системи відповідальності стало прийняття додаткових протоколів. Протоколом №1 були внесені зміни до Варшавської конвенції 1929 року; Протоколом №2 були внесені зміни до Гаазького протоколу 1955 року; Протоколом №3 були внесені зміни до Гватемальського протоколу 1971 року. Незважаючи на постійне вдосконалення норм Варшавської системи, значна кількість економічно розвинутих країн світу, в тому числі Японія, США, вважали, що межі відповідальності перевізника за завдання смерті чи шкоди пасажиру не відповідали сучасному стану економічного розвитку та не могли забезпечити адекватний рівень компенсації зацікавленим особам.

Суперечності загострилися тоді, коли рівень відповідальності перевізників у внутрішніх перевезеннях в кілька разів почав перевищувати рівень відповідальності перевізників при здійсненні міжнародних перевезень. В результаті країни були змушені шукати нові форми співпраці з системи норм відповідальності. Інтеграційні процеси в Європі вплинули на процеси зміни стану відповідальності авіаперевізників, так 9 жовтня 1997 року Європейський Союз прийняв резолюцію за №2027/97 щодо відповідальності авіаперевізника. Резолюція 2027/97 визнавалася обов'язковою для авіапідприємств, держав-членів Європейського Союзу. В статті 3 (а) був закріплений принцип абсолютної відповідальності перевізника за завдання смерті чи шкоди здоров'ю пасажирів.

Сучасний етап в розвитку системи норм відповідальності перевізника був започаткований на 31 сесії асамблеї Міжнародної Організації Цивільної Авіації, яка відбулася 1995 року. Асамблея уповноважила Раду Міжнародної Організації Цивільної Авіації переглянути положення Варшавської конвенції. Науково-практична група, своєю чергою, зобов'язала юридичне бюро ІКАО розробити проект нової конвенції, яка б могла змінити застарілу Варшавську

конвенцію. Проект нової конвенції було розроблено та представлено на розгляд спеціальної Погоджувальної комісії щодо удосконалення та зміни Варшавської системи з 9 травня 1997 року до 10 травня 1999 року. Таким чином автор аналізує розвиток відповідальності перевізника в міжнародному повітряному праві з моменту прийняття Варшавської конвенції 1929 року до Монреальської конвенції «Щодо уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень» 1999 року [34].

Щороку в правовому журналі «Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія «Юридичний вісник. Повітряне і космічне право» публікують свої наукові роботи, молоді спеціалісти, які займаються вивченням міжнародного повітряного права.

У своїй статті 2009 року, Ю. Ю. Головка на тему «Проблематика правового регулювання страхування та перестраховування авіаційних ризиків в Україні», досліджував проблему наслідків ратифікації Монреальської конвенції та процес адаптації українського законодавства до міжнародних норм, робить висновок про те, що приєднання до Монреальської конвенції є серйозним кроком для національних авіакомпаній щодо підвищення безпеки польотів; посилення рівня відповідальності авіаперевізників відповідно до Монреальської конвенції стане істотним фактором підвищення рівня безпеки польотів по Україні, а як наслідок буде сприяти конкурентоспроможності національних авіаперевізників на світовому ринку. Проаналізувавши роботи популярних видань в Україні стосовно висвітлення проблем страхування авіаційних ризиків, Головка робить висновок, що існує дефіцит розробок та пропозицій щодо удосконалення чинного законодавства України. А сама галузь страхування авіаційних ризиків потребує детального дослідження та вирішення проблем, як на науковому рівні так і на законодавчому [35].

Українська дослідниця Корчак Н. М. у своїй статті «Правова характеристика порушень конкурентного законодавства в авіатранспортній галузі» 2011 року, порівнює вітчизняний та міжнародний досвід притягнення до відповідальності за порушення конкретного законодавства. Вчена виділяє

найбільш поширені види правопорушень у авіатранспортній галузі, а також доходить висновку, що в Україні слабо розвинута практика притягнення до відповідальності суб'єктів ринку перевезень авіаційним транспортом [36].

У роботі В. С. Волостних 2018 році описує свої наукові дослідження на основі аналізу документів, розробленої в рамках Міжнародної організації цивільної авіації, стосовно правового режиму застосування сили в суверенному повітряному просторі держави проти цивільних повітряних суден у польоті, визначає заходи які можуть використовуватись в таких ситуаціях. Своєю роботою підкреслює важливість проблеми імплементації норм зарубіжного законодавства до норм вітчизняного [37].

Отже, беручи до уваги, той факт, що повітряне право України самостійно почало розвиватись з 1991 року, доцільно буде зазначити, що незважаючи на короткий період самостійного розвитку, українські науковці плідно працюють у сфері вивчення міжнародного повітряного права, з під їхнього пера виходять цікаві, а головне актуальні доробки. Г. М. Грабовська зазначає, що становлення повітряного права в Україні відбувалось з кризовими процесами перших років незалежності, в результаті постало завдання адаптувати авіаційну діяльність до сучасних умов та міжнародних вимог.

Як і в радянські часи, українськими науковцями досліджувались окремі аспекти повітряного права, внаслідок чого формується певний підхід до з'ясування змісту та місця повітряного права в системі права України. Саме тому перші наукові роботи переважно стосувались питань повітряного законодавства. Робота О. М. Григорова – одна з найбільш глибоких робіт сучасності, яка присвячена дослідженням основних етапів міжнародно-правового регулювання відносин у сфері цивільної авіації, автор проводить порівняння перших повітряних польотів та сучасні стандарти міжнародних повітряних перевезень.

Національний авіаційний університет (далі- НАУ) України, що знаходиться в Києві, є основним центром сучасного доктринального

розвитку міжнародного повітряного права. Велика кількість наукових досліджень повітряного права відбувається саме у стінах НАУ. Сучасні правознавці Ю. О. Волошин та Т. Р. Короткий є співавторами статті, що стосується розслідування катастрофи рейсу PS:752. У своїй роботі вони приділяють увагу проблемам застосування норм міжнародного права, що стосуються міжнародної відповідальності держав. Наразі це питання є актуальним для України, оскільки в цій катастрофі загинули наші співвітчизники, а також Україна є державою реєстрації та державою експлуатантом повітряного судна. Тему відповідальності перевізників за шкоду заподіяну пасажиром під час авіаційного перевезення розглядав у 2006 році О. В. Маловацький. Надивлячись на те, що питання відповідальності перевізників набирає великих обертів популярності, вчені все ще мають достатньо тем для вивчення.

РОЗДІЛ 3

РОЗВИТОК ЗАРУБІЖНОЇ ДОКТРИНИ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

3.1. Розвиток доктрини міжнародного повітряного права у державних західній Європи

Теоретичні розробки правового статусу повітряного простору і правового режиму з'явилися на початку ХХ століття. Розгорнулася гостра дискусія щодо режиму повітряного простору та права держави визначати повітряний простір в межах своїх сухопутних територій. Перші трактати на цю тему видавались в Італії, Франції та Німеччині. Найбільш відому роботу написав французький вчений Пол Фошиль в 1901 році. Він пропонував в якості основного принципу повітряного права «свободу повітря».

Класична стаття Пола Фошіля "Le domaine ae'rien et le rgimne juridique des alrostats" у 1901 році та перший автентифікований політ братів Райт на моторній машині важчій за повітря у 1903 році, ознаменували початок повені публікацій. Хоча саме повітряне судноплавство все ще було на досить примітивному рівні, багато юридичних проблем, які стосувались цього питання, могли бути передбачені, обговорені та вирішені юристами до того, як прогрес у технічних аспектах авіації зробив їх актуальними [3].

Вчені Р. Грюнвальд, Е. Клюні, П. Лубейр, Ф. Ліст, Е. Цітельман, - мислили більш реалістично, обґрунтовуючи повний і винятковий державний суверенітет щодо повітряного простору, розташованого над сухопутною і водною територією відповідної держави.

У 1910 році були прочитані перші лекції з повітряного права в Парижі та Лондоні і того ж року вийшли перші періодичні видання «Revue Juridique Internationale de la Locomotion Afrienne» та «Air Law Review» [3].

В 1910 року французький уряд занепокоївся кількістю мирних, але нерегульованих міжнародних рейсів. Побоюючись неприємного інциденту,

уряд Франції запросив європейські держави провести в 1910 році конференцію з питань регулювання аеронавігації.

На конференцію зібрались 19 держав, хоч вона і закінчилась невдачею, оскільки не було прийнято плану міжнародного регулювання польотів, проте мала історичний характер. Учасники конференції домовилися про наступні збори в Парижі 1919 року де були прийняті принципи, які в подальшому вплинули на Чиказьку конвенцію 1944 року: сусідня держава може створити заборонені зони, над якими жоден міжнародний політ не був законним; каботажний рух може бути зарезервований для національних повітряних суден; створення міжнародних авіаліній буде залежати від згоди зацікавлених держав. На думку професора Купера, конференція вперше засвідчила загальну міжнародну угоду про те, що корисний простір над землями та водами держави є частиною території цієї держави.

Причиною провалу конференції 1910 року були протистояння між Великобританією, з одного боку, і Німеччиною та Францією - з іншого, і це стосувалось правового статусу приватної власності прав у повітряному просторі. Німеччина та Франція вважали, що кожна держава повинна внести зміни у своє місцеве законодавство, щоб дозволити іноземним повітряним судам користуватися льотними привілеями, наданими такою державою, без втручання власників земель [3]. Таким чином, держави не дійшовши згоди, вирішували питання двосторонніми угодами.

Інститут міжнародного права обговорював різні проекти "Міжнародного повітряного кодексу" під час своїх сесій у Генті 1906 році, Флоренція 1908 році, та Парижі 1910 році. На сесії в Мадриді в 1911 році приймаються певні правила, що регулюють роботу повітряного судна, основоположні принципи яких, як правило, зберігаються сьогодні в письмовому міжнародному праві на цю тему.

У цей період виходить друком велика кількість підручників на тему повітряного права. Так в 1911 році виходить друком книга італійця Енріко Кателлані «Правова область». У своїй книзі він описує становлення терміну

міжнародне повітряне право, які фактори вплинули на його формування. Італійський вчений виокремлює два найважливіші причини, які зазначають що термін повітряне законодавство є найкращим: перше – цей термін зрозумілий, чітко окреслено сферу дії, яких норм стосується і які відносини регулює; друга причина впливає з характеру та чинника новизни, що існує в цих відносинах – мова йде про дисципліну.

Також він висловив свою думку про визначення меж повітряного простору, підводить паралелізм між морським і повітряним простором. Він підкреслює, що багато інших виправдовує абсолютне підпорядкування повітряного простору підлеглому ґрунту, і настільки це правило вважалося правильним, що не будучи перевіреним, має безліч теорій на свій захист. Такі помилкові твердження були спричинені старою доктриною римського права, яка вважала, що власнику належить необмежений простір. Ретельне дослідження між територією держави та повітряного простору показує, що це унікальне явище не відповідає проблемам правового захисту ні у відносинах приватного, ні у відносинах міжнародного права. Кателлані згадує у своїй книзі Фон Бара, який у своїх повідомленнях до Інституту міжнародного права на паризькій сесії 1910 року віддав перевагу суверенітету держави перед доктриною свободи повітря [38].

Після Першої світової війни, 8 лютого 1919 року, запрацювали перші регулярні авіаперевезення між Парижем і Лондоном. Перед державами постав вибір між вільним повітряним простором, аналогічним принципу морського права, і повітряним простором, що регулюється суверенітетом основних держав. Через наслідки війни більшість держав схилились до захисту національних інтересів, так що останній принцип переважав.

Паризька конвенція 1919 року містить положення, взяті з думок ранніх письменників, таких як Фошіль та інших вчених та науковців які взяли участь у конференції 1910 року з міжнародного повітряного права. Їх далекоглядна робота принесла свої плоди.

У 1930 році в Європі набирає широкого розповсюдження журнал «Air Law and Commerce». Це одне з найстаріших наукове періодичне видання, присвячене юридичним та економічним проблемам, що впливають на авіаційний простір. Статті найвидатніших європейських науковців та юристів, стосувались внутрішніх та міжнародних проблем авіації, а також загальних юридичних тем у сфері повітряного права.

Надалі розвиток доктрини повітряного права був зумовлений великою кількістю міжнародних конференцій, та організацій які охоплювали різні питання, що виникали з розвитком новітніх технологій і мінливих умов життя.

За організацію повітряного простору, розробку маршрутів, аеронавігаційний контроль була відповідальна сама держава, а координацію між країнами здійснювала Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО). Для кращого регулювання цих процесів створюються ряд регіональних європейських груп, які працюють під егідою «Групи планування аеронавігації в Європі». Що стосується інших питань використання повітряного простору, відповідно було створено спеціальна група з питань структури й управління повітряним простором. Пізніше ці обов'язки будуть виконувати «Група планування повітряного простору» та «Група з питань повітряного простору та навігації» [39].

Так, завдяки Європейській програмі узгодження та інтеграції управління повітряним рухом та Європейській програмі управління повітряним рухом за роки роботи організації ЄВРОКОНТРОЛЬ, поступово була вдосконалена мережа європейських маршрутів, розроблена та впроваджена концепція раціонального використання повітряного простору, обов'язкову наявність під час польоту аеронавігаційного обладнання [37].

Сучасна голландська вчена, Христель Еротокрітоу, написала чудову статтю «Суверенітет над повітряним простором: міжнародне право, сучасні виклики та подальший розвиток світової авіації». Еротокрітоу пише у своїй роботі, що питання суверенітету лежить в основі міжнародної авіації,

оскільки на ній будуються всі авіаційні відносини. Метою її статті є еволюції концепцій суверенітету в повітрі шляхом прийняття багатогранного підходу до цього питання.

У першій частині вчена коротко пояснює поняття суверенітету згідно із загальним міжнародним правом. Далі обговорюється аналіз того, як держави відкривають свій повітряний простір з метою укладення комерційних угод та ведення діяльності з повітряного транспорту. Загалом розглядається випадки, які були безпосередньо пов'язані з поняттям суверенітету національної безпеки. Втому числі йдеться про Кіпр та Гібралтар, які мають територіальні конфлікти, що безпосередньо впливають на їх здатність здійснювати повний і винятковий суверенітет над своїм повітряним простором. Особлива увага приділяється деяким останнім комерційним, технічним, правовим та екологічним подіям в Європейському Союзі, які торкаються концепції суверенітету, такі як делегування аеронавігаційних служб від однієї держави до іншої, розмежування між повітряним простором та космічним простором.

Ця ж авторка, досліджувала юридичну відповідальність диспетчерів повітряного руху. Вона зазначає, що проєкт Міжнародної конвенції про відповідальність диспетчерів повітряного руху в 1983 році, ніколи не була ратифікована, а всі спроби, зроблені міжнародним співтовариством цивільної авіації, вирішити та пояснити складності, пов'язані з відповідальністю диспетчерів повітряного руху були провалені. Незважаючи на те, що авіація є дуже регульованою галуззю, відповідальність диспетчерів повітряного руху залишається однією з найбільш суперечливих і складних питань повітряного права. Еротокрітоу сподівається, що найближчим часом це питання буде врегульоване на регіональному рівні за допомогою зусиль Європейського Союзу [40].

Заслужений професор кафедри повітряного та космічного права Лондонського університету, автор Закону про міжнародний повітряний транспорт Бін Ченг, описував повітряне право так «через по суті,

міжнародний характер авіації, більша частина повітряного права є або міжнародним правом, або єдиним міжнародним правом (норми національного права, які за домовленістю стали міжнародно-єдиними)» [41]. Щодо суверенітету професор ще раз підтвердив загально визнані факти, узагальнюючи їх. Основним принципом міжнародного повітряного права є те, що кожна держава має повний і виключний суверенітет над повітряним простором над своєю територією, включаючи територіальне море.

На рубежі ХХ-го століття думка про те, що повітряний простір, як і відкрите море, повинен бути вільним, інколи висувалася. Але принцип суверенітету повітряного простору був однозначно підтверджений Паризькою конвенцією про регулювання повітряного судноплавства (1919), а згодом і різними іншими багатосторонніми договорами. З принципу суверенітету повітряного простору випливає, що кожна держава має право регулювати в'їзд іноземних літаків на свою територію і що особи, які перебувають на її території, підпорядковуються її законам. Держави, як правило, дозволяють іноземним приватним (тобто, недержавним та некомерційним) повітряним судам відвідувати або літати їх територією без особливих труднощів [41].

На сьогоднішній день збірник «Європейське повітряне право», редакторами якого є Е. Гіемулла, Р. Шмід та Х. ван Шиндель, основний ресурс, у якому подаються довідкові матеріали у галузі авіаційного права, включаючи: - договори та угоди; - рішення та висновки Суду Європейських Співтовариств; - проекти та пропозиції найвпливовіших юристів у сфері повітряного права. Це єдине джерело, у якому працівники у сфері повітряного права, можуть знайти усю необхідну інформацію про європейське повітряне право, в одному місці.

Отже, доктринальний розвиток міжнародного повітряного права бере свій початок з країн західної Європи, а саме Франції, Італії та Німеччини. Найбільш відома та найвпливовіша робота французького вченого Пола Фошиля відіграла одну з ключових ролей у формуванні повітряного права, а

також вплинула на подальший потік публікацій пов'язаних з повітряним правом. Інша вагома робота, була написана італійцем Енріко Кателлані. У своїй книзі він описував становлення терміну міжнародного повітряного прав, які фактори вплинули на його формування. Також науковець висловив свою точку зору про визначення меж повітряного простору, проводить паралелізм між морським і повітряним простором.

У 30-х роках в Європі набирає популярності, юридичний журнал «Air Law and Commerce», де друкували свої статті правознавці та юристи на теми повітряного права. Надалі, розвиток доктрини міжнародного повітряного права був зумовлений створенням відповідних організацій, які регулювали розвиток повітряного права та наукової діяльності у цій сфері права.

Сучасні європейські науковці, не дивлячись на те, що галузь повітряного права є досить врегульованою, не полишають наукової діяльності. Своїми роботами звертають увагу міжнародних спільнот, на ті моменти які мають прогалини у законодавстві або потребують кращого дослідження.

3.2. Розвиток доктрини міжнародного повітряного права у США

У Сполучених Штатах, інтерес до проблем повітряного права не був викликаний до 1910 року, незважаючи на це, видатні авіаційні експерти підтримували ідею суверенітету держави над своєю сухопутною територією. Їхні висновки, найкраще описує Вільсон: «Здається, фізична безпека, потреба у військовій силі, використання поліції, оподаткування та санітарія підтверджують, що держава має юрисдикцію в повітряному просторі над своєю територією. Ця позиція, також підтримує національні закони та норми, рішення національних судів, рішення національних судів та положення міжнародних конвенцій» [3].

Саміт скликаний французьким урядом в 1910 році, мав велике значення не тільки для країн Європи. Детальний опис позицій учасників був

представлений в 1952 році американським вченим Дж. К. Купером. За його словами, саміт 1910 року був невдалим, але він був другим за величиною після Паризької мирної конференції 1919 року. Дж. К. Купер підкреслив, що ключовим пунктом проєкту конвенції, стала стаття 11, згідно з якою повітряне судно договірної держави повинно мати дозвіл на вліт, посадку і проліт над територією іншої Договірної держави [3].

Серед юристів все ще є прихильники доктрини, запровадженої на рубежі століть П. Фошилем, який вважав, що повітряний простір, окрім захисної зони «zonedeprotection» повинний бути вільним для використання повітряними судами іноземними державами. Як пише американський адвокат В. Венгер: «Повітряний простір є міжнародним публічним володінням. Він повинен служити всім людям, бути вільним, мати доступ до всіх і керуватися світовою спільнотою». На підтримку такої точки зору юристи часто посилаються на римське право, яке займало духовне поле «rescommunis» і робиться висновок, що закріплення повного і виняткового суверенітету держав в повітряному просторі над їхньою територією суперечить звичаєвим праву, курсу на мирне міжнародне співробітництво, а також економічним інтерес світової спільноти [39].

Сучасний американський науковець, лектор інституту повітряного та космічного права Геральд Ф. Фіджеральд, у своїй роботі «Повітряне право 1972-2022», описує еволюцію повітряного права, від звичайних бажань людини підкорити собі повітря до розробок новітніх літальних апаратів, що регулюються відповідними нормативними актами. Суть його роботи полягає у порівнянні правових концепцій розвитку цивільної авіації XX та XXI століть, а також припустити, які можливі зміни відбуватимуться в майбутньому. Як пише сам автор, прогнозування розвитку повітряного права протягом наступного півстоліття є можливим. На основі сучасних знань можна певною мірою спрогнозувати, якими будуть технологічні розробки в авіації у відносно віддаленому майбутньому. Це дасть змогу юристам припускати, які норми, що регулюють міжнародну аеронавігацію, потрібно

буде оновити, щоб вони відповідали новим технічним розробкам, а також методику для їх розвитку [42].

Інший американський науковець, Танг Фонг, у роботі на тему «Повітряне права» велику увагу приділяє історичному аспекту формування міжнародного повітряного права. Так частина його роботи присвячена Паризькій мирній конференції 1910 року, де зазначає, що ідею «свободи повітря» не сприймалась, держави учасниці виступали за суверенітет держав у повітряному просторі над їх сухопутними територіями. Також автор приділяє увагу проблемам національних юрисдикцій. Опираючись на юридичний досвід держав пише, що суверенітет держави над її територіальним повітряним простором є основним принципом, що лежить в основі всієї системи міжнародного повітряного права, однак міжнародне право не передбачає негайних заходів щодо захисту територіального повітряного простору.

В науковому юридичному журналі, що виходить друком в юридичному інституті Індіани, С. Бхатт у 2017 році, надрукував статтю на тему: «Нові аспекти розвитку повітряного права». С. Бхатт пише, що авіація має великий вплив на сучасне світове суспільство, оскільки формує національну економіку. Як приклад наводить країну Сінгапур, що досягла значного економічного прогресу завдяки своїй добре розвинутій авіакомпанії, а саме Сінгапурській авіалінії. Туризм, якому сприяє авіація, допомагає економікам таких країн, як Таїланд, Іспанія, Малазія та багатьом іншим країнам Європи. Як бачимо, робота С. Бхатта стосується впливу авіації на економічний розвиток країн [43].

Ще однією великою роботою, сучасних американських науковців є стаття, яка зачіпає усі сфери життєдіяльності з якими пов'язана цивільна авіація. Її авторами є Аніта М. Моснер, Річард Б. Фурі, Джуді Р. Немсік та Джеймі Франческа Родрігес. Перше, що розглядають науковці, це тенденції в авіаційному секторі американської юрисдикції. Обговорюючи такі питання, як діяльність адміністрації Трампа, яка виступала за приватизацію служб і

функцій управління повітряним рухом, які в даний час надаються Федеральною авіаційною адміністрацією (FAA). Автори відмічають, що наразі індустрія повітряного транспорту розділена щодо цієї пропозиції, і результат залишається невизначеним. Далі обговорюється питання виїзду громадян США на Кубу і укладання нової угоди про повітряне сполучення з Кубою, яка б дозволила виконувати регулярні авіаційні сполучення. Не залишилась без уваги тема законів та правил, що стосуються безпілотників (невеликі безпілотні повітряні системи), що швидко розвиваються та роботу FAA яка розробляє правила, які будуть відповідати розвитку галузі.

Що стосується питань, міжнародних повітряних сполучень, то Аніта М. Моснер, Річард Б. Фурі, Джуді Р. Немсік та Джеймі Франческа Родрігес пишуть, що на даний момент найпомітнішою лібералізованою угодою про повітряне сполучення є угода між США та Мексикою, яка набула чинності влітку 2016 року.

У статті піднімаються питання різних напрямків авіаційної діяльності США, такі як екологічні зобов'язання авіаперевізників, регулювання служби управління повітряним рухом в межах юрисдикції США, вимоги до ліцензування, яким процедурним та документальним вимогам повинні відповідати авіаперевізники, які державні органи регулюють діяльність авіаційної галузі та який обсяг їх повноважень.

Отже, розвиток доктрини повітряного права в США почав формуватися з 1910 року. Видатні авіаційні експерти США підтримували ідею суверенітету держави над своєю сухопутною територією, яка була обговорена на саміт, скликаному французьким урядом в 1910 році. описаний Американський вчений Дж. К. Купером, описав його, а також висловив свою думку з приводу проєкту конвенції, та виділив її ключові статті. Достатня кількість американських дослідників були прихильниками теорії, яку висловив П. Фошиль, вони досліджували і доповнювали її своїми наробками. Підтримуючи П. Фошилля, адвокат В. Венгер посилався на римське право.

Питання міжнародного повітряного права, для американських науковців та юристів є актуальним, оскільки США є провідною країною у цій галузі. Геральд Ф. Фіджеральд у своїй роботі порівнював правові концепції цивільної авіації ХХ та ХХІ століття, а також припускав, які зміни відбуватимуться в майбутньому під впливом технологічного розвитку авіації.

Приділяється значна увага вивченню історичних аспектів формування міжнародного повітряного права. Танг Фонг використовуючи історико-правовий метод досліджує аналіз факторів, які впливали на формування основних принципів повітряного права ХХ століття.

У дослідження, які проводив С. Бахт, чітко зазначено, що авіація має великий вплив на сучасне суспільство, оскільки формує національну економіку держав. Тому доцільно досліджувати усі питання, які виникали та будуть виникати у сфері повітряного права.

Цивільна авіація зачіпає усі сфери життєдіяльності. Це твердження підтверджує стаття Аніти М. Моснер, Річарда Б. Фурі, Джуді Р. Немсік та Джеймі Франческа Родрігеса, які піднімають питання екологічних зобов'язань, регулювання безпілотників, регулювання діяльності авіаційної галузі державними органами та межі їхньої юрисдикції.

ВИСНОВОК

В процесі дослідження розвитку міжнародного повітряного права у ХХ столітті було прочитано та опрацьовано багато літератури наших співвітчизників, а також праці закордонних вчених, які стосувались чи іншим чином торкалися теми розвитку доктрини, підходів та тенденцій розвитку міжнародного повітряного права у різних країнах.

В свою чергу автором була досягнута поставлена мета та завдання і зроблено висновки.

У продовж свого розвитку люди завжди намагались підкорити собі повітря. Найдавнішими згадками в юридичній літературі є визначення римських юристів, які вважали повітряний простір суспільним надбанням. Середньовічні юристи теж звертали свою увагу на повітряний простір, але в контексті права на землю.

Найбільшої популярності повітроплавання набуває під час військових операцій, коли керівники держав зрозуміли наскільки корисними можуть бути повітряні сили під час нападу чи захисту своєї території. Саме цій проблемі найвидатніші юристи присвятили неймовірну кількість досліджень.

Справжнє формування міжнародного повітряного права почалося після появи авіації. Виникнення авіації було спричинене стрімким розвитком науки і техніки, роботою учених у різних країнах. Успішні польоти повітряних суден та їх можливість легко проникати в повітряний простір інших держав, в результаті перед державами постали ряд проблем з захисту свого повітряного простору та розвитку міжнародних повітряних сполучень. Розвиток повітряного права неухильно йшов шляхом закріплення права держави самостійно розпоряджатися повітряним простором над своєю територією, допускаючи або забороняючи польоти іноземних повітряних суден через свої кордони. В свою чергу це зосередило увагу вчених на обговоренні питань, що виникли у новій галузі права.

На початковому етапі в доктрині міжнародного права розгорнулась гостра дискусія з теоретичних розробок правового статусу та правового режиму повітряного простору. На початку ХХ століття міжнародне повітряне право розвивалось під впливом двох основних теорій: «свободи повітря» та «поширення суверенітету на повітряний простір». Однак, з 1904 року з'являються інші посередницькі теорії, такі як абсолютний суверенітет, а також свобода повітря з певними обмеженнями. Публікуються різні припущення щодо хибності тієї чи іншої теорії. Наводяться порівняльні характеристики повітряного права з морським. Так на першій міжнародній конференції з повітряної навігації в 1910 році, були обговорені різні теорії та заслухані пропозиції присутніх держав. Перша світова війна змусила держав покинути усі обговорення та прийняти теорію абсолютного суверенітету і дотримуватись цієї політики протягом усієї боротьби.

Особливістю розвитку вітчизняної доктрини повітряного права є те, що науковці, на початковому етапі присвячували свої роботи вивченню повітряної навігації. Російський вчений В. Гольденберг перший, у своєму дослідженні, аналізував погляди зарубіжних вчених з правових аспектів повітроплавання. Великим тогочасним проривом стала книга Л. І. Шифа, який серйозно підходив до проблем створених повітроплаванням, підкреслюючи, що повітроплавання зачіпає приватні та державні інтереси. Критикував концепцію свободи повітря. Вчений розглядав такий важливий аспект, як юрисдикція держави на повітряне судно, що пролітає над іноземною територією. Робота Н. А. Назарова примітна тим, що фактично розкриває режим використання повітряного простору. Усі ці теми актуальні в наш час, деякі аспекти й досі піддаються дослідженням та обговоренням вченими, висуваються різні теорії їх розв'язання.

Важливим моментом у цей період є об'єднання науковців в секції з повітряного права. Основними напрямками їх роботи було поширення авіаційних знань, сприяння розвитку авіасправи, а також написання книг з різних правових аспектів повітроплавання. Серед вчених велися дискусії про

доктрину повітряного права. Слід зауважити, що до Другої світової війни повітряне право розвивалось не як самостійна галузь, а як право цивільної авіації.

Друга світова війна сприяла спаду активності будь якої наукової діяльності і тільки 1947 рік ознаменувався об'ємною роботою, автором якої був Ф. І. Кожевников. Безпекою польотів займалися А. Н. Верещагін в 1966 році, який вважав необхідним включення державами в національне законодавство норм повітряного права, а також В. Д. Бордунов в 1979 році доповнив роботу Верещагіна з безпеки польотів. Радянські вчені активно працювали над новими викликами у сфері авіації, досліджуючи раніше не підняті теми, такі як питання праці і соціальних гарантій авіаторів, захист авіації від актів незаконного втручання.

Повітряне право України самостійно почало розвиватись з 1991 року, доцільно буде зазначити, що незважаючи на короткий період самостійного розвитку, українські науковці плідно працюють у сфері вивчення міжнародного повітряного права, з під їхнього пера виходять цікаві, а головне актуальні доробки. Г. М. Грабовська зазначає, що становлення повітряного права в Україні відбувалось з кризовими процесами перших років незалежності, в результаті постало завдання адаптувати авіаційну діяльність до сучасних умов та міжнародних вимог.

Як і в радянські часи, українськими науковцями досліджувались окремі аспекти повітряного права, внаслідок чого формується певний підхід до з'ясування змісту та місця повітряного права в системі права України. Саме тому перші наукові роботи переважно стосувались питань повітряного законодавства. Робота О. М. Григорова – одна з найбільш глибоких робіт сучасності, яка присвячена дослідженням основних етапів міжнародно-правового регулювання відносин у сфері цивільної авіації, автор проводить порівняння перших повітряних польотів та сучасні стандарти міжнародних повітряних перевезень.

Національний авіаційний університет (далі - НАУ) України, що знаходиться в Києві, є основним центром сучасного доктринального розвитку міжнародного повітряного права. Велика кількість наукових досліджень повітряного права відбувається саме у стінах НАУ. Сучасні правознавці Ю. О. Волошин та Т. Р. Короткий є співавторами статті, що стосується розслідування катастрофи рейсу PS:752. У своїй роботі вони приділяють увагу проблемам застосування норм міжнародного права, що стосуються міжнародної відповідальності держав. Наразі це питання є актуальним для України, оскільки в цій катастрофі загинули наші співвітчизники, а також Україна є державою реєстрації та державою експлуатантом повітряного судна. Тему відповідальності перевізників за шкоду заподіяну пасажиром під час авіаційного перевезення розглядав у 2006 році О. В. Маловацький. Надивлячись на те, що питання відповідальності перевізників набирає великих обертів популярності, вчені все ще мають достатньо тем для вивчення.

Доктринальний розвиток міжнародного повітряного права бере свій початок з країн західної Європи, а саме Франції, Італії та Німеччини. Найбільш відома та найвпливовіша робота французького вченого Пола Фошиля відіграла одну з ключових ролей у формуванні повітряного права, а також вплинула на подальший потік публікацій пов'язаних з повітряним правом. Інша вагома робота, була написана італійцем Енріко Кателлані. У своїй книзі він описував становлення терміну міжнародного повітряного прав, які фактори вплинули на його формування. Також науковець висловив свою точку зору про визначення меж повітряного простору, проводить паралелізм між морським і повітряним простором.

У 30-х роках в Європі набирає популярності, юридичний журнал «Air Law and Commerce», де друкували свої статті правознавці та юристи на теми повітряного права. Надалі, розвиток доктрини міжнародного повітряного права був зумовлений створенням відповідних організацій, які регулювали розвиток повітряного права та наукової діяльності у цій сфері права.

Сучасні європейські науковці, не дивлячись на те, що галузь повітряного права є досить врегульованою, не полишають наукової діяльності. Своїми роботами звертають увагу міжнародних спільнот, на ті моменти які мають прогалини у законодавстві або потребують кращого дослідження.

Розвиток доктрини повітряного права в США почав формуватися з 1910 року. Видатні авіаційні експерти США підтримували ідею суверенітету держави над своєю сухопутною територією, яка була обговорена на саміт, скликаному французьким урядом в 1910 році. описаний Американський вчений Дж. К. Купером, описав його, а також висловив свою думку з приводу проєкту конвенції, та виділив її ключові статті. Достатня кількість американських дослідників були прихильниками теорії, яку висловив П. Фошиль, вони досліджували і доповнювали її своїми наробками. Підтримуючи П. Фошилля, адвокат В. Венгер посилався на римське право.

Питання міжнародного повітряного права, для американських науковців та юристів є актуальним, оскільки США є провідною країною у цій галузі. Геральд Ф. Фіджеральд у своїй роботі порівнював правові концепції цивільної авіації XX та XXI століття, а також припускав, які зміни відбуватимуться в майбутньому під впливом технологічного розвитку авіації.

Приділяється значна увага вивченню історичних аспектів формування міжнародного повітряного права. Танг Фонг використовуючи історико-правовий метод досліджує аналіз факторів, які впливали на формування основних принципів повітряного права XX століття.

У дослідження, які проводив С. Бахт, чітко зазначено, що авіація має великий вплив на сучасне суспільство, оскільки формує національну економіку держав. Тому доцільно досліджувати усі питання, які виникали та будуть виникати у сфері повітряного права.

Цивільна авіація зачіпає усі сфери життєдіяльності. Це твердження підтверджує стаття Аніти М. Моснер, Річарда Б. Фурі, Джуді Р. Немсік та Джеймі Франческа Родрігеса, які піднімають питання екологічних

зобов'язань, регулювання безпілотників, регулювання діяльності авіаційної галузі державними органами та межі їхньої юрисдикції.

Комплексного вивчення доктрини повітряного права ХХ-го століття, не проводилось науковцями. Однак вчені приділяють значну увагу вивченню доктрини повітряного права у контексті власних досліджень, що послужило базою для написання дипломної роботи.

Оскільки зародження міжнародного повітряного права відбувається в ХХ столітті, роботи тогочасних вчених дають можливість, краще зрозуміти специфіку формування та передумови розвитку повітряного права, сприяють роз'ясненню окремих міжнародно-правових положень повітряного права. Погляди юристів ХХ століття на формування нової галузі права, а також їхні роботи виступають незмінним джерелом для науковців сучасності, які намагаються вирішити питання, які ще не врегульовані або містять якісь недосконалості.

Таким чином, доктрини кваліфікованих юристів сприяють розробленню проєктів міжнародних договорів, правильному тлумаченні і застосуванні міжнародно-правових норм. Доктрина міжнародного повітряного права вдосконалює методологію, формує фундаментальні ідеї, визначає тенденції розвитку досліджуваних явищ і створює можливість цілісного сприйняття повітряної діяльності ХХ століття.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Повітряний суверенітет [Електронний ресурс]. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: <http://eap-csf.org.ua/eastern-partnership/pro-shidne-partnerstvo/>.
2. Григоров О. М. Перші міжнародні інституції у сфері цивільної авіації / О. М. Григоров. // Право і суспільство. – 2020. – №2. – С. 214–219.
3. Roger F. Williams. Developments in Aerial Law [Електронний ресурс] / Roger F. Williams. – 1926. – Режим доступу до ресурсу: https://scholarship.law.upenn.edu/penn_law_review/vol75/iss2/3/.
4. Миронець О. М. Історія міжнародного повітряного права / О. М. Миронець, Т. С. Сергеева, О. І. Шавловська.
5. Петров Т. Г. История международного воздушного права / Т. Г. Петров. // Научный вестник МГТУ ГА. – 2011. – С. 98–102.
6. Григоров О. М. Деякі правові питання щодо повітряного перевезення спеціальних вантажів. Актуальні проблеми міжнародних відносин 2002.
7. Перетерский И. С. Воздушное право. Изд. 2-е, исправленное и дополненное. Вестник воздушного флота. Москва, 1923. 143 с.
8. Дж. Ф. Ліклама. Хибність теорії свободи повітря / Дж. Ф. Ліклама. – 1910.
9. Peter H. Sand. Air law prior to 1944 / Peter H. Sand, Jorge de Sousa Freitas, Geoffrey N. Pratt. №1. С. 1–19.
10. Ключников Ю. В. Воздухоплавание и международное право // Юридический Вестник. - 1916. - № 2. - Кн. XIV. - С. 144-159.
11. Юрьев С. С. Становление и развитие авиационного права в России / С. С. Юрьев. // Научны вестник МГТУ ГА. 2013. №153
12. Early aviation laws and history collection [Електронний ресурс]. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <http://specialcollections.wichita.edu/collections/ms/92-18/92-18-A.HTML>.

13. Захарова Н. А. Курс общего международного права / Н. А. Захарова., 1917. – 476 с.
14. Перетерский И.С. Международная конвенция о воздушных передвижениях // Вестник Воздушного Флота. 1920. № 5.
16. Травников, А.И. Порядок организации воздушного пространства: международно-правовые аспекты / А.И. Травников // Юстиция. – 2015.
17. Волков М. М. Экипаж воздушного судна гражданской авиации / М. М. Волков. – Л., 1972.
19. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: учеб. пособие. - М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», изд-во Научная книга, 2007.
20. Травников А. И. Правовой режим воздушного пространства / А. И. Травников., 2019. – 224 с.
21. Мильде М. Международное воздушное право и ИКАО / М. Мильде., 2017. – 451 с
22. Малеев Ю.Н. Международно-правовые проблемы режима воздушного пространства: автореф. дисс.д-ра юрид. наук в форме научного доклада, выполняющего также функции автореферата. - М., 1987.
23. Грабовська Г. М. Особливості правового регулювання діяльності авіаційного транспорту / Г. М. Грабовська. – С. 373–375
24. Козловський А. А. Розвиток концепції повітряного права України / А. А. Козловський, З. І. Боярська. // Юридичний вісник. – 2009.
25. Повітряний кодекс України [Електронний ресурс]. – 1993. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3167-12#Text>.
26. Повітряний кодекс України [Електронний ресурс]. – 2011. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3167-12#Text>.
27. Єряшов Є. К. Адміністративно-правова відповідальність суб'єктів авіаційної діяльності – юридичних осіб / Є. К. Єряшов // Часопис Академії адвокатури України. – 2014. – № 22. – С. 33–39.

28. Раскалей М. Парадигма вдосконалення повітряного права України / М. Раскалей // Віче: Теоретичний і громадсько-політичний журнал. – 2009. – № 12. – С. 22–23.

29. Fauchille, P. Le Domaine Aérien et le Régime Juridique des Aérostats / P. Fauchille // Revue Générale de Droit International Public: Droit des Gens, Histoire Diplomatique, Droit Pénal, Droit Fiscal, Droit Administratif. 1901.

30. Григоров О. М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток / О. М. Григоров. – Одеса: Фенікс, 2020. 440 с.

31. Тимченко Л. Д. Міжнародне право : підручник / Л. Д. Тимченко, В. П. Кононенко. – К. : Знання, 2012. – 631 с.

32. Пульгін Н. В. Правове регулювання польотів у міжнародному повітряному просторі / Н. В. Пульгін, Д. А. Абражевич. – 2017. – С. 40–42.

33. Волошин Ю. О., Короткий Т. Р. Розслідування катастрофи рейсу PS752: міжнародні стандарти та правозастосовна реальність / Ю. О. Волошин, Т. Р. Короткий // Наукове фахове видання «Бюлетень Міністерства юстиції України». 2020. №2.- С. 40-49.

34. Маловацький О. В. Періодизація розвитку системи відповідальності перевізників в міжнародному повітряному праві / О. В. Маловацький. // Юридичний вісник. – 2007. – С. 11–15.

35. Головка Ю. Ю. Проблематика правового регулювання страхування та перестраховання авіаційних ризиків в Україні / Ю. Ю. Головка. // Юридичний вісник. – 2009. – С. 15–17.

36. Корчак Н. М. Правова характеристика правопорушень конкурентного законодавства в авіатранспортній галузі / Н. М. Корчак. // Юридичний вісник. – 2011. – С.10-13.

37. Волостних В. С. Правовий режим застосування сили у повітряному просторі держави проти цивільних суден в польоті / В. С. Волостних. // Юридичний вісник. – 2018.- С. 15-22.

38. Early aviation laws and history collection [Електронний ресурс]. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <http://specialcollections.wichita.edu/collections/ms/92-18/92-18-A.HTML>.
39. Деякі аспекти багатостороннього регулювання відносин [Електронний ресурс]. – 2010. – Режим доступу до ресурсу: <http://veche.kiev.ua/journal/2112/>.
40. Enrico Catellani. *Il dritto aereo* / Enrico Catellani. – Roma, 1911.
41. Chrystel Erotokritou. *Sovereignty Over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation* [Електронний ресурс] / Chrystel Erotokritou. – 2012. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.inquiriesjournal.com/articles/645/4/sovereignty-over-airspace-international-law-current-challenges-and-future-developments-for-global-aviation>.
42. Bin Cheng. *Air law* [Електронний ресурс] / Bin Cheng – Режим доступу до ресурсу: <https://www.britannica.com/topic/air-law>.
43. Геральд Ф. Фіджеральд. «Повітряне право 1972-2022», / Геральд Ф. Фіджеральд. – 2020.
44. S. Bhatt. *SOME DEVELOPMENTS IN AIR LAW* [Електронний ресурс] / S. Bhatt. – 1992. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.jstor.org/stable/43951431?seq=1>.
45. Сліпченко А. В. Актуальні проблеми гармонізацію українського законодавства із законодавством Європейського Союзу / А. В. Сліпченко. – 2006.
46. Wagner W. *International Air Transportation as Affected by State Sovereignty*. Bruxelles, 1970.
47. Бордунов В. Д. *Международное воздушное право: учеб. пособие*. - М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», изд-во Научная книга, 2007.
48. Верещагин А. Н. *Международно-правовое регулирование воздушных сообщений: автореф. дисс. канд. юрид. наук*. - М., 1964.
49. Геллер И. З. *Право собственности на воздушное пространство* // Журнал министерства юстиции. - 1911. - № 8. - Ч. 2.- С. 83-108.

50. Кислов А. К. Проблема суверенитета государства на воздушное пространство: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. - М., 1955.
51. Ключников Ю. В. Воздухоплавание и международное право // Юридический Вестник. - 1916. - № 2. - Кн. XIV. - С. 144-159.
52. Крылов С. Б. Воздушное право СССР. Воздушно-транспортное право. - Л.: 1933.
53. Штейнберг М. Г. Аэропланы в современной войне // Вестник мира. - 1913. - № 2. - С. 11-16.
54. Воздушный кодекс СССР : утвержден Указом Верховного Совета СССР от 11 мая 1983 г. № 9275-Х // Свод законов СССР. Том 8. 1987 г. Ведомости съезда народных депутатов СССР и Верховного Совета СССР. – 1987.
55. Владимиров Н. И. Основы авиации и безопасности полетов воздушных судов : учебное пособие / Н. И. Владимиров. – К. : Книга, 1986.
56. Бордунов В. Д. Международно-правовая унификация правил международных воздушных перевозок: теория и практика / В. Д. Бордунов // Законодательство. – 2009. – № 1. – С. 23–32.
57. Волков М. М. Экипаж воздушного судна гражданской авиации / М. М. Волков. – Л., 1972.
58. Гончарук С. Т. Посилення адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки польотів / С. Т. Гончарук, А. П. Гончаренко // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2013.
59. Горячев В. А. Проблемы внешних связей гражданской авиации и воздушного права / В. А. Горячев. – М., 1991.
60. Дараганова Н. В. Правове регулювання діяльності екіпажу повітряного судна України: навч. посіб. / Н. В. Дараганова. – К. : Вид-во Нац. авіац. ун-ту «НАУ-друк», 2009.
61. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. : Конвенція, Поправки, Міжнародний документ від 07.12.1944 р. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038

62. Короткий Т. Р. Міжнародно-правова відповідальність Ірану за катастрофу рейсу PS 752. Українське право. URL: https://ukrainepravo.com/international_law/public_international_law/mizhnarodno-pravova-vidpovidalnist-iranu-za-katastrofu-reysu-ps-752/

63. Выражение соболезнований в связи с катастрофой рейса PS752. ИКАО. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Condolences-following-loss-of-PS752.aspx>

64. Міжнародна організація цивільної авіації візьме участь в розслідуванні загибелі українського літака. Українське право. URL: https://www.ukrainepravo.com/international_law/public_international_law/mizhnarodna-organizatsiya-tsyvilnoyi-aviatsiyi-vizme-uchast-v-rozsliduvanni-zagybeli-ukrayinskogo-li/?month=03&year=2020&

65. Щодо розслідування авіакатастрофи літака Boeing-737-800 української компанії «Міжнародні авіалінії України», який розбився 8 січня 2020 року в Ісламській Республіці Іран. Офіційний сайт Ради національної безпеки і оборони України. URL: <http://www.rnbo.gov.ua/news/3470.html>

66. О. Данілов: Україна наполягає на всебічному та повному розслідуванні всіх обставин катастрофи літака Boeing-737-800 й виплаті відповідних компенсацій сім'ям загиблих згідно з нормами міжнародного права. Офіційний сайт Ради національної безпеки і оборони України. URL: <http://www.rnbo.gov.ua/news/3478.html>

67. Іран запросив інші країни долучитися до розслідування катастрофи українського літака. Главком. URL: <https://glavcom.ua/news/iran-zaprosiv-inshi-krajini-doluchitися-do-rozsliduvannya-katastrofi-ukrajinskogo-litaka--651523.html>

68. Про затвердження Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів : Наказ Міністерства зв'язку України від 26.03.2010 № 159. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0590-10>

69. Канада ініціювала створення міжнародної групи для підтримки родичів загиблих в авіакатастрофі. UA/TV. URL: <https://uatv.ua/kanada-initsiyuvala-stvorennya-mizhnarodnoyi-grupy-dlya-pidtrymky-rodychiv-zagyblyh-v-aviakatastrofi/>

70. Aircraft Accident Reporting: Background and Resources for Media. ICAO. URL: https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2019/ICAO-Fact-Sheet_Accident-Investigation_2018-05.RU.pdf

71. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28.05.1999 р., ІКАО// Офіційний вісник України від 15.05.2009 р. № 33. - С. 169, код акту 46552/2009.

72. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12.10.2002 р. № 1535 // Офіційний вісник України від 01.11.2002 р. № 42. - С. 157, код акту 23437/2002.

73. The Montreal Convention // ICAO Docs. — Discussion Paper. —2001, —Vol 9. — P. 12—15.

74. Milde M. New unification of private international air law — a rebirth of the Warsaw system // Korean Journal of Air and Space Law. — 1999.

76. Усенко Е. Т. Теоретические проблемы соотношения международного и внутригосударственного права. / В кн.: Советский ежегодник международного права. 1978. М.: Наука, 1979.

77. Лахтин В. Л. Обзор современного развития воздушного права и его тенденций. / Вопросы воздушного права, М. 1930.

78. Boer C. B. Nationality and Interchange of Aircraft: Diss. Montreal: McCill Institute of Air and Space Law, 1970.

79. Calkings J. C. N. Acquisition of Operating Authority by Foreign / Air Carriers: the Role of the CAB. White House and Departament of State.— Journal of Air Law and Commerce, 1965.

80. Lissitzin O. International Air Transport and National Policy. New York, 1942.

81. Beresford S. M. Surveillance Aircraft and Sattelites — a Problem of International Law.— Journal of Air Law and Commerce, 1960.
82. Антипьев К. А., Малкова М. А. Проблема защиты права авыапассажиров с ограниченными возможностями. 2016. №2.
83. Баймуратов М. О. Міжнародне публічне право. Харків: Одісей, 2008. 704 с.
84. Баталов А. А. Международно-правовые аспекты обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений. 2018. №2.
85. Бекашев К. А. Международное публичное право. Москва : Издательство «Проспект». 2019. 1167 с
86. Бордунов В. Д. Международное воздушное право. Москва : НОУ вкш «Авиабизнес»; В изд-во «Научная книга», 2007.464 с.
87. Бордунов В. Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций / отв. ред. Ю. Н. Малеев. Москва : Изд-во «Наука», 1989. 168 с.
88. Буткевич В. Столетие отрасли международного права. Український часопис міжнародного права. 2009. № 1-2.
89. Верещагин А. Н. Международная организация гражданской авиации. Москва, 1969.40 с.
90. Волостных В. С. Правовой режим обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в ситуации вооруженного конфликта на территории государства. Юридичний вісник. 2018.
91. Гиршфельд В. Е. Правовое регулирование воздушной почты. Вопросы воздушного права : сборник трудов секции воздушного права Союза АВИАХИМ СССР и АВИАХИМ РСФСР.
92. Горян Е. В., Горян К. В. Забезпечення безпеки пасажирів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень. Юридичний вісник. 2011.

93. Грабарь В. Э. История воздушного права. Вопросы воздушного права, сборник трудов секции воздушного права Союза АВИАХИМ ССР и АВИАХИМ РСФСР. 1927.

94. Сокова Е. Международно-правовое регулирование использования воздушного пространства за пределами государственных территорий: дисс. канд. юрид. наук. Москва, 2018. 188 с.

95. Корчак Н. М., Капустинский О. А. Тенденції розвитку вітчизняного ринку авіаперевезень в контексті підготовки України до вступу в «Єдине Європейське небо». Юридичний вісник. 2011. №4.

96. Коштей Е. Регулирование гражданской авиации в мире: от истории к настоящему. Право и государство. 2014.

97. Кулиев И. О., Баширова Г. З. Либерализация воздушного транспорта: практика заключения государствами соглашений об «открытом небе». Право і суспільство. 2011. № 2.

98. Лахтин В. Л. Воздушное право. Вопросы воздушного права : сборник трудов секции воздушного права Союза АВИАХИМ СССР и АВИАХИМ РСФСР. 1927.

99. Лукашук И. И. Международное право. Особенная часть. Москва: Wolters Kluwer, 2010. 544 с.

100. Радчук О. П. Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень. Форум права. 2015.

101. Раскалей М. Деякі аспекти багатостороннього регулювання відносин у повітряній галузі. Віче. 2010. № 14. С. 22-25.

102. Зарзар В. А., Лахтин В. Л. Борьба за воздух. Проблемы современной воздушной политики и ее правовой регламентации. Москва, 1927. 95 с.

103. Калугина С. А., Сафронов В. В. Правовое регулирование полетов в международном воздушном пространстве. Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2014.

104. Кельман Е. И. Ответственность воздушного перевозчика за вред и убытки. Вопросы воздушного права : сборник трудов Секции воздушного права Союза ОСОАВИАХИМ СССР и ОСОАВИАХИМ РСФСР. 1927.

105. Козловський А. А., Боярська З. І. Розвиток концепції повітряного права України: історія та сучасність. Юридичний вісник. 2009. № 3 (12). С. 8-12.

106. Колосов Ю. М. Актуальные вопросы международного воздушного права. Москва : ИМО, 1973. 200 с.

107. Малеев Ю.Н. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Понятийно-терминологический аппарат. Советский ежегодник международного права. 1973.

108. Международное воздушное право. Книга 1 / отв. ред. А. П. Мовчан. Москва : Наука, 1980. 351 с.

109. Міжнародне право / за ред. М. В. Буроменського. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 336 с.

110. Повітряний кодекс України № 3393-VI від 19.05.2011 р. Відомості Верховної Ради України. 2011.

111. Peter H. Sand. Air law prior to 1919 / Peter H. Sand, Jorge de Sousa Freitas, Geoffrey N. Pratt. №1. С. 1–19.

112. Москаленко С. І. Ретроспективний аналіз діяльності цивільної авіації в Україні / С. І. Москаленко. 2017. №1. С. 96–99.

113. Гребенніков В. М. Повітроплавання [Електронний ресурс] / В. М. Гребенніков. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://vue.gov.ua/%D0%90%D0%B2%D1%96%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F>.

114. Історія повітряної кулі [Електронний ресурс]. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.lvivair.com/istoriya-povitryanoi-kuli>.

115. Міжнародне публічне право : підручн. / [авт. кол.: В. М. Репецький, В. М. Лисик, М. М. Микієвич та ін.] ; за ред. В. М. Репецького. – 2-ге вид., стер. – Київ : Вид-во «Знання», 2012. – 437 с.

116. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 17 грудня 2008 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_594 3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038

117. Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна від 19 червня 1948 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_159

118. Конвенція про збитки, завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні від 07 жовтня 1952 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_231 6. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна від 14 вересня 1963 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_244