

**Шелест В. О.**, студент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
**Штука Ю. В.**, студент,  
Юридичний факультет,  
Міжнародний економіко-гуманітарний університет  
імені академіка Степана Дем'янчука, м. Рівне  
Науковий керівник: Жмур Н. В., к.ю.н.

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ УПРАВЛІННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ ВІДПОВІДНО ДО НОРМ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА**

Цивільна авіація держави використовує повітряний простір цієї держави для перевезення пасажирів і вантажів насамперед в межах її території, що, природно, не є і не може бути предметом міжнародно-правового регулювання. Лише міжнародні польоти породжують потребу в такому регулюванні.

Предметом регулювання міжнародного повітряного права є, насамперед, правопорядок, взаємовигідне використання повітряного простору з метою міжнародних повітряних польотів. Багато міжнародно-правових норм, що визначають режим повітряного простору, як правило, мають кінцевим адресатом не тільки самі держави, але й численних інших власників авіаційної техніки. Це накладає на держави обов'язок забезпечити однакове дотримання норм повітряного права своїми фізичними та юридичними особами. Тому найважливішими інститутами міжнародного повітряного права є: інститут міжнародних польотів та інститут безпеки цивільної авіації [1, с. 247].

На міжнародному рівні необхідно було регламентувати регулярні, транзитні польоти повітряних суден, спільні міжнародні польоти з території однієї на територію іншої держави, із транзитом через територію третьої держави або без такого з використанням міжнародного повітряного простору.

Тому міжнародно-правове регулювання користування повітряним простором міститься в декількох міжнародних договорах. 7 грудня 1944 р. в Чикаго були підписані: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Угода про міжнародне транзитне повітряне сполучення та Угода про міжнародний повітряний транспорт, що поклали кінець деякій правовій невизначеності, що зберігалася в питаннях міжнародного регулювання повітряних сполучень.

Підтвердивши повний і винятковий суверенітет держав над своїм

повітряним простором (ст. 1 Чиказької конвенції), угоди визнають існування на основі взаємності п'яти так званих свобод повітря, що включають: транзитні безпосадочні польоти через територію іноземної держави; посадку в аеропортах на чужій території з некомерційними цілями – для техогляду, заправлення паливом тощо; висадження на чужій території пасажирів і вивантаження привезеного зі своєї території багажу, вантажів і пошти; прийняття на борт для перевезення на свою територію пасажирів, пошти і багажу з території іноземної держави; доставку на територію іноземної держави з будь-яких третіх країн пасажирів, пошти, багажу, а також прийняття на борт пасажирів, пошти і багажу для доставки їх у будь-яку третю державу. Чиказька конвенція визначає також порядок здійснення регулярних і нерегулярних польотів цивільної авіації, питання реєстрації повітряних суден і їхньої національної приналежності, вимоги до екіпажів, а також деякі інші питання міжнародного цивільного повітряного транспорту [3, с. 86].

Крім Чиказької конвенції та Додатками до неї (на цей момент набули чинності 19 додатків), що є основним кодифікованим актом у цій галузі, правовий режим повітряного простору регулюється й іншими міжнародними договорами.

Конвенцію для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, від 12 жовтня 1929 року (Варшавська конвенція).

Протокол про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Варшаві 12 жовтня 1929 року, від 28 вересня 1955 року (Гаазький протокол).

Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, які не є перевізниками за договором, від 18 вересня 1961 року (Гвадалахарська конвенція).

Протокол про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Варшаві 12 жовтня 1929 року, зміненої Протоколом, вчиненим у Гаазі 28 вересня 1955 року, від 8 березня 1971 року (Гватемальський протокол).

Монреальські протоколи від 25 вересня 1975 року.

Незважаючи на численну кількість багатосторонніх міжнародних договорів, які регулюють повітряні перевезення, у правозастосовній практиці виникає чимало колізій. Вони викликані, по-перше, тим, що під час здійснення перевезень між державами одна з них може не бути учасницею Варшавської конвенції. По-друге, певні питання можуть не регулюватися Варшавською конвенцією чи умовами перевезень, установленими авіакомпаніями держав. По-третє, колізії під час здійснення повітряних перевезень можуть виникати й у разі різниці між умовами, пропонованими для перевезень окремими авіакомпаніями, та

нормами національного законодавства.

*Література*

1. Буткевич В. Г., Міжнародне право. Основні галузі: підруч. / В. Г. Буткевич (ред.), С. А. Войтович, О. М. Григоров, Л. Г. Заблоцька, О. В. Задорожній. – К.: Либідь, 2014. – 814 с.

2. Теліпко В. Е., Овчаренко А. С. Міжнародне публічне право: навч. посіб. / за заг. ред. Теліпко В. Е. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 608 с.

3. Соловйов О. В. Міжнародні договори та міжнародно-судова практика їх застосування як джерела національного права: монографія / О. В. Соловйов. – К.: АОК, 2015. – 164 с.