

Література

1. Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла (укр/рос) від 27 січня 1967 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_480

2. Міжнародне публічне право: підручник / за ред. В.М. Репецького; Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка, ф-т міжнар. відносин. - 2-е вид., стер. – К.: Знання, 2012. – 437 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://pidruchniki.com/1584072046657/pravo/mizhnarodne_publichne_pravo

3. Международное право: учебник / А.Н. Вылегжанин [и др.]; под ред. А.Н. Вылегжанина. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд-во Юрайт, 2015. – 1003 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://stud.com.ua/59289/pravo/pravoviy_rezhim_kosmichnogo_prostoru_nebesnih

УДК 341.226 (043.2)

Ткаченко Є.М., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н. В., к.ю.н., доцент

ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ ВИВЧЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Однією з наймолодших сучасних галузей міжнародного права є міжнародне повітряне право. Найголовнішою причиною виникнення цього права вважається потреба суспільства у сукупності правил, які б обмежували діяльність міжнародних повітряних польотів. Також, ще однією з причин був розвиток науково-технічної революції, тобто створення літальних апаратів, котрі здатні здійснювати польоти між різними державами [1, с. 157].

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Угода про міжнародне транзитне повітряне сполучення й Угода про міжнародний повітряний транспорт 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.

У 1929 р. у Варшаві було підписано Конвенцію для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. У 1948 р. в Женеві була прийнята Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряне судно. За умови, що ці права мають бути встановлені та зареєстровані відповідно до законодавства держави реєстрації повітряного судна, вони включають: право власності, право власника судна придбати його у власність за договором купівлі-продажу; право користування судном за договором довгострокової (більше 6 місяців) оренди; іпотеку, заставу й інші аналогічні права.

Римська конвенція 1952 р. і Монреальський протокол до неї 1978 р. установили умови відшкодування збитків, заподіяних іноземним повітряним судном на поверхні третім особам, і страхування відповідальності [2, с. 242].

Міжнародне повітряне право має свої галузеві принципи, серед яких слід виокремити:

– принципи суверенітету над повітряним простором. Це означає, що кожна держава володіє повним і виключним суверенітетом над повітряним простором над своєю територією;

– принцип гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації. Різного рівня нормативні акти, приписи та вимоги, які приймають держави щодо безпеки використання власного повітряного простору, утворюють національний режим гарантування безпеки цивільної авіації;

– принцип свободи польотів у міжнародному повітряному просторі. Перебуваючи у міжнародному повітряному просторі, повітряне судно є недоторканим і незалежним від будь-якої держави, за винятком тієї, де це повітряне судно зареєстровано, та підпорядковується і діє на підставі лише її законів [4].

Отже, виходячи із вище наведеного, можна стверджувати про те, що в основі виникнення і розвитку міжнародного повітряного права, лежить правове регулювання даної сфери, базові галузеві принципи, завдяки яким здійснюється діяльність в повітряному просторі.

Література

1. Тимченко Л.Д. Міжнародне право: навч. посіб. / Л.Д. Тимченко. – К.: Університет «Україна», 2007. – 224 с.
2. Буроменський М.В. Міжнародне право: навч. посіб. / М.В. Буроменський. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 336 с.
3. Бордунов В.Д. Міжнародне повітряне право: навч. посіб. /

В.Д. Бордунов. – М.: НОУ ВКШ «Авіабізнес»; Вид-во «Наукова книга», 2006. – 464 с.

4. Поняття, джерела та принципи міжнародного повітряного права [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://pidruchniki.com/1435012046741/pravo/mizhnarodne_povitryane_pravo

УДК 347.824(043.2)

Усата Ю.Г., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н.В., к.ю.н., доцент

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: ПРОБЛЕМИ УДОСКОНАЛЕННЯ

На початку ХХ століття відбувся стрімкий розвиток авіатехніки, внаслідок чого кожна високорозвинута країна прагнула використовувати авіатранспорт як засіб великого радіусу дії. Але водночас виникли й деякі проблеми у застосуванні даного виду транспорту. Перш за все, це відмінність спеціального обладнання, мов екіпажів та відсутність єдиних стандартів обслуговування руху. З метою врегулювання зазначених питань, у квітні 1944 року було створено Чиказьку конвенцію, до якої доєдналося 52 країни. За своєю суттю, цей документ є своєрідною Біблією у галузі міжнародного повітряного права, оскільки він встановив загальні правила діяльності інтернаціональних повідомлень, а також надав можливість розробити загальноприйняті авіаційні регламенти. Україна приєдналася до Конвенції 10 серпня 1992 року.

Важливо також зазначити, що у ч. 1 ст. 3 Конституції України прямо декларується, що людина, її життя і здоров'я визнаються найвищою соціальною цінністю [1]. В свою чергу, це означає, що Україна гарантує умови безпеки для населення, дотримання міжнародних вимог і зобов'язань. Проте повернімося до загального поняття «безпека», яке закріплено у Чиказькій конвенції. У першій групі термін вживається у вузькому значенні. «Ці положення про те, що: при встановленні правил для своїх повітряних суден держави зобов'язуються належним чином враховувати їх безпеку (ст. 4б); з метою безпеки від повітряних суден потрібно вимагати дотримуватись запропонованих маршрутів або одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст. 5); політ безпілотного повітряного судна повинен контролюватися таким чином, щоб не