

зв'язків у даному напрямку. Серед таких перспектив необхідно наголосити на:

— доступ українських авіакомпаній до ринку ЄС – збільшення пасажиро- та вантажопотоків;

— реалізація трансферного потенціалу України (розвиток міжнародного хабу в аеропорті Бориспіль);

— розвиток регіональних аеропортів України, збільшення рівня зайнятості;

— залучення низькобюджетних перевізників на український ринок;

— збільшення кількості польотів, обслугованих Украероухом [3].

Необхідно наголосити на тому, що дана реформа є надважливою для подальшого існування та прогресивного розвитку української авіації. Саме досягнення цілей даної Концепції допоможе національному законодавству удосконалитись, вирішити прогалини та колізії в даній сфері.

Отже, не дивлячись на потенціал України в авіаційній сфері, існує безліч проблем в законодавстві та реулюванні даних відносин, які необхідно вирішити. Удосконалення відносин в галузі повітряного та космічного права допоможе зробити великий крок у бік Європейського Союзу, та стати повноцінним його членом.

#### *Література*

1. Авіація. Історія зародження [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua-referat.com>.

2. Авіаційна промисловість України: проблеми і перспективи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua.textreferat.com/referat-9409-3.html>

3. Міністерство інфраструктури України. Реформи в галузі авіатранспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/reformi-avia-transportu.html>

УДК 341:629.73 (043.2)

**Беззубов Д. О.**, д.ю.н., доцент,  
**Савельєва М. С., Мачак О. О.**, студентки,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ЕТАПИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА**

Перший етап – це період формування основ теорії повітряного права, а також створення державами нормативних масивів національного та міжнародного повітряного права. Головними питаннями, які вирішували юристи та державні законодавці на цьому етапі були питання суверенітету держави над повітряним простором, визначення сутності самого поняття повітряного простору, правової природи польотів, а також спроби

створити правові норми, які б регулювали польоти, використання повітряних суден тощо.

Другий етап. На Версальській мирній конференції в Парижі 13 жовтня 1919 року було прийнято Міжнародну конвенцію про повітряне пересування, відому під назвою «Паризька конвенція 1919 року», яка ознаменувала завершення першого етапу становлення міжнародного повітряного права. Паризька конвенція, зокрема, вперше закріпила повний і виключний суверенітет кожної держави стосовно повітряного простору над її територією, містила загальні принципи міжнародних повітряних пересувань, норми щодо національності повітряних суден, про посвідчення щодо придатності повітряних суден до польотів та свідоцтва льотного та іншого особового складу, про польоти над іноземною територією, про правила зльоту, польоту та посадки, про заборонені вантажі, про державні повітряні судна та організаційні питання. Конвенція мала також вісім додатків, що стосувалися правил технічного характеру.

Третій етап. Початок цьому етапові розвитку міжнародного повітряного права було покладено прийняттям Конвенції про міжнародну цивільну авіацію – «Чиказька конвенція 1944 року», та створенням Міжнародної організації цивільної авіації – International Civil Aviation Organization (ICAO; ІКАО). Як вважає Ю.М. Малєєв, - цей етап тривав до кінця 70-х років. Маючи на меті подальшу уніфікацію норм повітряного права, творці Чиказької конвенції 1944 року одночасно прагнули замінити відповідні регіональні конвенції та надати Чиказькій конвенції своєрідного статусу універсальної конвенції, що їм певною мірою і вдалося зробити. Припинили чинність Паризька 1919 р., Мадридська 1926 р. та Гаванська 1928 р. конвенції. Характерною ознакою цього періоду є зростання ролі ІКАО в регулювання міждержавних відносин, що склалися в процесі використання цивільної авіації. ІКАО як спеціалізовану установу ООН, наділено широкою міжнародною відповідальністю в галузі цивільної авіації.

Четвертий етап. Протягом останніх двох десятиліть (кінець ХХ – початок ХХІ ст.) у світі відбулися значні події, які знаменували початок нового – четвертого етапу розвитку міжнародного повітряного права. Характерними ознаками цього етапу є, передусім, розпад так званої соціалістичної системи на чолі з Радянським Союзом, поява самостійних пострадянських держав, які розбудовують ринкову економіку, «потепління» відносин між Заходом і Сходом, ліквідація «залізної завіси», функціональне розширення використання повітряного простору (ракетне зондування атмосфери, наукові дослідження в атмосфері, випробовування зброї, польоти космічних кораблів і апаратів і т.п.), а також використання повітряних суден і повітряного простору для реалізації злочинних намірів (достатньо згадати трагічні події, що мали місце у США 11 вересня 2001 року). Зрозуміло, що зазначені та інші події не могли не вплинути і на

розвиток міжнародного повітряного права. Авіація утворених на теренах колишнього СРСР держав, а також їх численні приватні авіакомпанії вийшли на міжнародні авіаційні ринки, що спричинилося до укладення великого масиву міжнародних двосторонніх та багатосторонніх угод щодо правового регулювання питань використання повітряного простору, включаючи й повітряний простір України.

Наступним важливим уніфікаційним кроком цього етапу стало прийняття 28 травня 1999 року Дипломатичною конференцією з повітряного права нової Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень – «Монреальської конвенції 1999 р.», яку ратифікувало за станом на вересень 2003 року 32 держави (набула чинності 3 листопада 2003 року). Монреальська конвенція замінила складну і громіздку «Варшавську систему», яка охоплює: Варшавську конвенцію 1929 р., Гаазький протокол 1955 р. до Варшавської конвенції 1929 р., Гвадалахарську конвенцію 1961 р., Гватемальський протокол 1971 р. до Варшавської конвенції 1929 р., Монреальські протоколи 1975 р. до Варшавської конвенції 1929 р., Монреальську угоду 1966 р. до Варшавської конвенції 1929 р.

«Прийняття Монреальської конвенції 1999 р., - як зазначає Ю.М. Малєєв, - не просто «технічне» питання уніфікації документів ускладненої «системи», яка вже стала втрачати ознаки системності. Це відповідає і новим реаліям у сфері міжнародних повітряних перевезень».

З кінця минулого століття процес інтеграції Європи почав поширюватися і на повітряний простір. Мова йде про проект «єдиного європейського неба», запропонований Євросоюзом і підтриманий провідними європейськими авіакомпаніями – «British Airways», «Air France» і «Lufthansa». Починаючи з 1 січня 1993 року в рамках Європейського союзу встановлено багатосторонній правовий режим, що скасував усі попередні двосторонні домовленості держав-учасниць Євросоюзу з питань діяльності повітряного транспорту, встановивши таким чином для їх авіаперевізників «відкрите небо».

УДК 35.084.9:629.73(043.2)

**Горбатюк Я. В.**, к.ю.н.,  
**Масло Н. М.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПЕРСОНАЛУ ПІДПРИЄМСТВ В СФЕРІ АВІАЦІЇ**

Авіаційний транспорт є важливою складовою єдиної транспортної системи. Специфіка цього виду транспорту (швидкість, комфортність)