

РЕТРОСПЕКТИВНИЙ ОГЛЯД ПІДСТАВ ЩОДО ДЕТЕРМІНАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Історичні аспекти виникнення, розвитку та становлення повітряного права як самостійної галузі права мають важливе значення для розуміння низки питань щодо необхідності існування адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки польотів.

Витоки повітряного права деякі юристи шукають ще в римському праві - праві власності на землю, яке виходило з принципу, кому належить земля, тому належить і верх аж до неба. Однак це правило регулювало виключно цивільно-правові відносини [1] і повітряного права не стосувалося.

Влітку 1783 року французи Жозеф та Етьєн Монгольф'є збудували повітряну кулю, а вже в листопаді Пїлатр де Розье та д'Арланд здійснили на ній перший політ. Вперше міжнародний політ виконав Бланшар у 1785 р. на повітряній кулі, перелетівши Ла-Манш [2]. Майже одночасно постає питання регулювання правових відносин у повітряному просторі. З метою узгодженої діяльності в 1909 р. створюється Міжнародний комітет повітряного права (Париж), який заклав підвалини міжнародного повітряного права. В цей же час окремі країни заборонили безконтрольні польоти іноземних літальних апаратів у суверенному повітряному просторі, оскільки такі польоти створюють загрозу національній безпеці. Так, закріплюється принцип суверенітету та дозвольного порядку використання суверенного повітряного простору, який на сьогодні складає основу міжнародного та національного повітряного права [3].

13 жовтня 1919 р. приймаються правила про регулювання міжнародних повітряних сполучень (Парижська конвенція) - перший нормативно-правовий акт у галузі міжнародного повітряного права, котрий регулює порядок виконання міжнародних польотів до 1945 р. [4].

У своєму історичному розвитку міжнародне повітряне право пройшло 3 основних етапи:

1. Від першого міжнародного польоту

Бланшара (1785) до прийняття Парижської конвенції (1919) - період створення національного законодавства та встановлення правового режиму повітряного простору. Виникає теорія державного суверенітету на повітряній простір, у зв'язку з чим держави принципово заявляють про свої виняткові права на цю частину національної території, що обумовило виникнення повітряного права.

2. З 1919 р. до прийняття Чикагської конвенції (1944) - закріплюється принцип суверенітету держав над своїм повітряним простором. Авіація стає самостійною галуззю транспорту. Отримують подальший розвиток міжнародні повітряні сполучення на підставі міждержавних угод, удосконалюються, розробляються та починають діяти нові міжнародно-правові акти.

3. 7 грудня 1944 р. з метою удосконалення міжнародної стандартизації, необхідної для безпечної, швидкої та безперешкодної повітряної навігації, приймається Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикагська конвенція, 1944), яка набула чинності 30 січня 1945 р. [5]. Вона сприятила появі низки угод щодо використання цивільної авіації.

Координує діяльність авіації на світовому рівні Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та деякі регіональні і національні авіаційні організації.

Наприкінці 19 століття в Росії зароджується на аматорській основі повітроплавання. Тривалий час держава лишалась осторонь цих процесів, саме тому рівноправним партнером в сфері міжнародних повітряних сполучень царська Росія так і не стала [6].

Після закінчення Першої світової війни, лютевської та жовтневої революцій, іноземної інтервенції та громадянської війни в Росії, Україні, Закавказзі та Середній Азії повітряного флоту практично не залишилося. Авіація знаходилася у занепаді, а правова база щодо використання повітряного простору була повністю відсутня.

24 травня 1918 р. створюється Головне управління Робітничо-Селянського Червоного повітряного флоту Республіки (РРФСР), яке почало напрацьовувати перші нормативні акти та керувало повітряними сполученнями. Декрет РНК РРФСР "Про повітряні сполучення над територією РРФСР та її територіальними водами" від 17 січня 1921 р. регламентував порядок використання повітряного простору в усіх республіках аж до прийняття ПК СРСР (1932). Його дія поширювалася на усі літаючі засоби: літаки, аеростати, вільні повітряні кулі тощо. Встановлювалися заборонені зони (ст. 5, 7). На борту повітряного судна заборонялося мати фотографічні, радіотелеграфні та радіотелефонні апарати, поштових голубів, вибухові речовини та зброю (ст. 10). Визначався перелік бортових документів (ст. 14). Дозвіл на політ видавався НКЗС за узгодженням з ГУ РСЧПФ Республіки та НКПТ (ст. 15).

З початком Великої Вітчизняної війни цивільна авіація припинила свою діяльність у зв'язку з виконанням завдань військового характеру. Після закінчення війни польоти виконувалися на підставі разових дозволів, а потім - двосторонніх угод про повітряні сполучення. В цей період приймаються Правила внесення цивільних повітряних суден до Реєстру цивільних повітряних суден Союзу РСР, Обов'язкові правила про розпізнавальні знаки та інші знаки маркування цивільних повітряних суден СРСР, Правила міжнародних польотів цивільних повітряних суден іноземних держав у повітряному просторі Союзу РСР тощо.

Усвідомлюючи той факт, що існування в замкнутому правовому просторі більше неможливе, Радянський Союз у 1970 р. приєднався до Чикагської конвенції (1944). Набули чинності міжнародно-правові акти, регламенти ІКАО та інші міжнародні документи щодо правил безпеки польотів. У цьому зв'язку змінюються і національні авіаційні правила безпеки польотів. Останній Повітряний кодекс СРСР (1983) певним чином будувався на базі основних положень міжнародного повітряного права. Зокрема, цивільні повітряні судна СРСР допускалися до експлуатації після встановлення їх відповідності нормам польотної придатності та державної реєстрації. Вперше надається право здійснювати міжнародні перевезення іноземним перевізникам з

обов'язковим дотриманням радянського внутрішнього законодавства та чинних міжнародних угод.

Після проголошення незалежності Україна ратифікувала (10 серпня 1992) Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію (1944), яка набула чинності для України з 9 вересня 1992 р. Низка нормативно-правових актів колишнього СРСР до цього часу діють в Україні. Конвенція про право міжнародних договорів 1969 р., Віденська конвенція про правонаступництво держав щодо договорів 1978 р. і на цій основі сьогодні створюється власна авіаційна правова база.

Правову основу для виконання міжнародних польотів цивільної авіації складають Чикагська конвенція та близько трьох тисяч міжнародних і національних правових актів щодо використання міжнародної авіації, у зв'язку з чим сьогодні склалися та існують відносно стабільні порядок і правила дотримання безпеки польотів.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Актуальные вопросы международного воздушного права. - М.: Международные отношения, 1973. - С. 3, 4, 173; Международные отношения. - Кн. 2. - М.: Наука, 1980. - С. 51.
2. Шифт Л.И. Воздухоплавание и право. - Т.3. - Ч. 2. - СПб: Воздухоплавание, 1912. - С. 6-7; Шоукрос, Бьюмонт. Воздушное право. - М.: Иностран. литт, 1957. - С. 11-12.
3. Колосов Ю.М. Ответственность в международном праве. - М. Юрид. литт, 1975. - С. 20, 189; Международное воздушное право. - Кн. 1. - М.: Наука, 1980. - С. 52, 54.
4. Международное право. - М.: Юрид. литт., 1982. - С. 443-444.
5. Верещаткин А.Н. Международная организация гражданской авиации (ИКАО). - М.: Междунар. отношения, 1969. - С. 13-16; Международное право. - М.: Юрид. литт., 1974. - С. 313; Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: вопросы теории и практики. - М.: Междунар. отношения, 1986. - С. 28-29.
6. Шаэров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. (Материалы к истории самолетостроения). - М.: Машиностроение, 1978. - С. 7-8, 31, 47-48, 63; История гражданской авиации СССР. - М.: Воздушный транспорт, 1983. - С. 25.