

ки. У Російській Федерації діє спеціальний Закон «Про оборот земель сільськогосподарського призначення», який чітко і зрозуміло встановлює п'ятирічний мораторій на перепродаж земельних ділянок.

Отже, для скасування мораторію та запровадження ринку земель сільськогосподарського призначення в Україні потрібно мати досконале правове регулювання, відповідну державну контрольну-адміністративну інфраструктуру та дієві економічні важелі впливу.

УДК 043.2347.822.4(043.2)

Корнєєв Ю. В., к.ю.н., доцент,
Бондаренко Д. Ю., студентка
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ОСНОВОПОЛОЖНІ ЗАСАДИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОЛЬОТІВ У МІЖНАРОДНОМУ ТА НАЦІОНАЛЬНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ

Інтенсивне використання міжнародного та національного повітряного простору в транспортних цілях набуває в умовах глобалізації неабиякого значення. Тому правовідносини, що складаються у цій сфері об'єктивно потребують сьогодні чіткої регламентації як на національному, так і міжнародному рівні. Що, перш за все, це має проявлятися у розробці низки взаємопов'язаних вимог та нормативів юридико-технічного характеру.

Необхідність уніфікації норм щодо використання міжнародного повітряного простору в контексті здійснення регулярних польотів національних повітряних суден, спільних міжнародних польотів з території однієї держави на територію іншої, транзитів через території третіх держав та ін. визначилася на міжнародному рівні у 1944 році: в Чикаго була укладена Конвенція про міжнародну цивільну авіацію і створена універсальна міжурядова структура – Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), завдання якої, перш за все, полягає у регламентації здійснення міжнародних польотів цивільних повітряних суден у міжнародному і національному повітряному просторах з метою забезпечення їхньої ефективності і безпеки. Вважають, що саме Чиказька конвенція поклала початок формуванню нової галузі міжнародного повітряного права системи норм, які регулюють діяльність міжнародної цивільної авіації.

Чиказька Конвенція, відповідно до її заголовка, присвячується діяльності міжнародної цивільної авіації, але фактично її положення істотно ширше і стосуються здійснення будь-яких міжнародних польотів, а також будь-якої діяльності держав за межами їхньої національної юрисдикції. Конвенція,

згідно зі ст. 3 «застосовується тільки до цивільних повітряних суден і не застосовується до державних повітряних суден», якими є повітряні судна, використовувані на військовій, митній і поліцейській службах. Але в той же час ніяке державне повітряне судно не здійснює польоту над територією іншої держави і не здійснює на ній посадки, крім як із дозволу, наданого спеціальною угодою або іншим чином, і відповідно до її умов [2, с. 97]. Регулярні міжнародні повітряні сполучення, врегульовані Чиказькою конвенцією, не можуть здійснюватися над територію держави-учасниці інакше ніж зі спеціального дозволу або з іншої санкції цієї держави. Фундаментальність даної Конвенції також підтверджується тим, що в ній закладено ряд основоположних принципів, таких як: свобода польотів у міжнародному повітряному просторі; повага суверенітету держави над її повітряним простором; визнання національності судна на основі його реєстрації; забезпечення безпеки міжнародних повітряних сполучень; захист повітряних суден від актів незаконного втручання; відшкодування збитків, завданих повітряним суднам та ін., які в подальшому детально розкриваються в інших міжнародних нормативно-правових актах у сфері повітряного права.

На даний час саме забезпечення безпеки міжнародних польотів є однією з найголовніших цілей міжнародного співробітництва в авіаційній галузі. Вона досягається шляхом розробки заходів, які стосуються технічної надійності авіаційної техніки, аеропортів та інших засобів, використовуваних у міжнародній аеронавігації (що складає зміст прийнятих ІКАО регламентів); установлення правил і регламентів, що стосуються польотів і маневрування повітряних суден; укладання міжнародних конвенцій з ініціативи ІКАО про незаконні акти, спрямовані проти безпеки повітряного судна і осіб або майна, які знаходяться на його борту. Зокрема, такими є Конвенція про злочини і деякі інші акти, що чиняться на борту повітряних суден (Токіо, 1963 р.); Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 1970 р.) і Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 1971 р.). Мета забезпечення безпеки міжнародної повітряної аеронавігації досягається також організацією руху повітряних суден і управління їхніми польотами шляхом встановлення повітряних трас і коридорів, управління польотами за допомогою засобів повітряної аеронавігації тощо. Це є втіленням зобов'язань держав, закріплених у ст. 37 Чиказької конвенції, щодо співробітництва в забезпеченні максимально досяжної однаковості правил, стандартів, процедур у відношенні повітряних суден, персоналу, повітряних трас і допоміжних служб, з усіх питань, у котрих така однаковість буде сприяти розвитку й удосконаленню авіації [1].

На сьогодні країн, які є підписантами основоположної угоди, що визначає засади регулювання здійснення міжнародних польотів (Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року) нараховується більше 160. Головним міжнародним органом з питань цивільної авіації залишається ІКАО, проте, крім цієї організації, суттєву роль у справі становлення і розвитку міжнародного повітряного права грають Міжнародні регіональні авіаційні організації й органи, яких налічується нині біля чотирьох десятків. До найбільш важливих таких організацій належать, зокрема: Європейська конференція цивільної авіації (1954 р.); Європейська організація із забезпечення безпеки навігації – Євроконтроль (1960 р.); Африканська комісія цивільної авіації (1969 р.); Агентство із забезпечення безпеки аеронавігації в Африці і Мадагаскарі (1959 р.); Центральноамериканська організація із обслуговування аеронавігації (1960 р.); Латиноамериканська комісія цивільної авіації (1973 р.) та Рада цивільної авіації арабських держав, (1967 р.). Існує, крім того, значне число міжнародних неурядових організацій, покликаних сприяти співробітництву держав у справі забезпечення ефективної і безпечної міжнародної аеронавігації.

Вирішення питань, пов'язаних з регламентацію правовідносин з використання національного та міжнародного повітряного простору виступає одним із головних завдань світового співтовариства в епоху глобалізаційних процесів. Закладені в основоположних міжнародно-правових нормативних актах засади регулювання відносин у сфері повітряного права мають бути неодмінно дотримані при розробці нових норм одночасно з урахуванням вимог, що ставить перед суспільством науково-технічний прогрес.

Література

1. Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://helisport.org/files/ChicagoConvention.pdf>.
2. Малєєв Ю. М. Міжнародне повітряне право: питання теорії та практики / Ю.М. Малєєв. – М., 2002. – 215 с.