

УДК 341.1/8

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2026.1.36>

ГРИГОРОВ О.М.

**ПЕРШІ ПРАВОВІ МОДЕЛІ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕСУВАНЬ  
НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.****THE FIRST LEGAL MODELS OF AIR MOVEMENT REGULATION  
AT THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY.**

Стаття присвячена дослідженню перших спроб розробки правових моделей регламентації польотів аеростатів і повітряних суден. Основними міжнародними інституціями на початку ХХ ст. у цій сфері діяльності були Інститут міжнародного права, Міжнародний конгрес аеронавтики та Міжнародний юридичний комітет з авіації. Під егідою цих організацій було розроблено низку проектів правових актів, зокрема «Правовий статус аеростатів» (перший «класичний» міжнародно-правовий документ, присвяченим всебічній правовій регламентації повітроплавання) і Міжнародний повітряний кодекс, основні положення якого передбачали свободу повітряних польотів при визнанні права кожної держави на вживання заходів, необхідних для гарантування безпеки держави, її жителів та їхнього майна. Ці проекти були першими спробами створення правових норм для регулювання правового статусу і режиму використання літаками повітряного простору, статусу аеростатів і повітряних суден, членів екіпажів аеростатів і літаків, порядку реєстрації літальних апаратів, питань відповідальності за шкоду, заподіяну під час польоту. Не менш важливе значення має проект Конвенції про повітряний рух 1910 р., обговорений низкою європейських країн під час Міжнародної конференції, яка відбувалася в Парижі з 10 травня по 29 червня 1910 р., і стала наступною спробою вироблення універсальної (або хоча б регіональної) міжнародно-правової моделі регламентації польотів повітряних куль. Саме під час цього міжнародного форуму, одного з перших в історії авіації, найбільш палка дискусія точилася навколо питання визначення правового статусу використання суверенного (національного) повітряного простору. Згадані правові акти, розроблені на першому етапі розвитку цивільної авіації, створили підґрунтя для подальшої роботи у цій сфері. Більшість запропонованих в них правових моделей і механізмів знайшли своє закріплення в положеннях Паризької конвенції 1919 р. про аеронавігацію. Тому всебічний аналіз перших проектів універсальних правових актів є надзвичайно важливим для к для розуміння етапів формування, так і перспектив розвитку сучасної системи міжнародного повітряного права.

**Ключові слова:** Міжнародний повітряний кодекс, Конвенція про повітряний рух, правовий статус аеростатів, правовий статус повітряних суден, міжнародні неурядові авіаційні організації

The article is devoted to the study of the first attempts to develop legal models for regulating the flights of balloons and aircraft. The main international institutions at the beginning of the 20th century. in this field of activity were the Institute of International Law, the International Congress of Aeronautics and the International Legal Committee on Aviation. Under the auspices of these organizations, a number of draft legal acts were developed, including the «Legal Status of Balloons» (the first «classic» international legal document dedicated to the comprehensive legal regulation of air navigation) and

© ГРИГОРОВ О.М. – доктор юридичних наук, професор, професор кафедри міжнародного права (Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна) <https://orcid.org/0000-0003-4292-8803>

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)



the International Air Code, the main provisions of which provided for freedom of air flight while recognizing the right of each state to take measures necessary to guarantee the safety of the state, its inhabitants and their property. These projects were the first attempts to create legal norms to regulate the legal status and mode of use of airspace by aircraft, the status of balloons and aircraft, crew members of balloons and aircraft, the procedure for registering aircraft, issues of responsibility for damage caused during flight. Equally important is the draft Convention on Air Traffic of 1910, discussed by a number of European countries during the International Conference held in Paris from May 10 to June 29, 1910, and was the next attempt to develop a universal (or at least regional) international legal model for the regulation of balloon flights. It was during this international forum, one of the first in the history of aviation, that the most passionate discussions took place around the issue of determining the legal status of the use of sovereign (national) airspace. The mentioned legal acts, developed at the first stage of the development of civil aviation, created the basis for further work in this area. Most of the legal models and mechanisms proposed in them found their consolidation in the provisions of the Paris Convention of 1919 on air navigation. Therefore, a comprehensive analysis of the first drafts of universal legal acts is extremely important for understanding the stages of formation, as well as the prospects for the development of the modern system of international air law.

**Keywords:** *International Air Code, Air Traffic Convention, legal status of balloons, legal status of aircraft, international non-governmental aviation organizations*

**Вступ.** Дослідження основних етапів становлення міжнародного повітряного права як галузі міжнародного права має важливе значення для оновлення існуючих на сьогодні міжнародно-правових стандартів в галузі цивільної авіації та розуміння перспектив її подальшого розвитку.

**Постановка проблеми.** Дослідження і аналіз проектів правових документів, розроблених різними міжнародними інституціями на початку ХХ ст. є дуже важливим для розуміння їх впливу на розробку і прийняття положень Паризької конвенції 1919 р. про аеронавігацію. Спільні зусилля юристів різних країн під егідою низки міжнародних інституцій стали першими кроками для створення універсальних правових моделей забезпечення функціонування цивільної авіації на початковому етапі її розвитку.

Низка вітчизняних і зарубіжних авторів, зокрема О.А. Радзівілл, Ю.Ю. Гаврилова, С.І. Москаленко, Н. Бем, М. Новикова, О.В. Латишева, Ch.N. Schawgros, К.М. Beaumont, H.G. Hotchkiss, J.C. Cooreg та ін., досліджували деякі аспекти становлення та розвитку правового регулювання в авіаційній сфері. Водночас, поза увагою дослідників залишилися багаторічні зусилля експертів у галузі повітряного права, подані до розробки універсальних міжнародно-правових стандартів, спрямованих на правове забезпечення функціонування цивільної авіації на початковому етапі її розвитку.

Дослідження діяльності перших неурядових авіаційних організацій з вироблення спільних підходів до регламентації статусу повітряного простору та повітряних суден має велике значення для розуміння загальних засад формування міжнародно-правової бази забезпечення функціонування цивільного повітряного транспорту в міжвоєнний період і до створення Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

**Виклад основного матеріалу.** На початку ХХІ ст. міжнародне повітряне право є, на думку багатьох юристів-міжнародників, безперечним лідером серед усіх галузей міжнародного права за темпами кодифікації. Варте уваги те, що трохи більше ста років тому на початку ХХ ст. бурхливий розвиток авіаційної техніки став поштовхом для становлення й розвитку теоретичних і правових постулатів міжнародного повітряного права. [1, с. 155].

Перші кроки щодо міжнародно-правової регламентації у сфері повітроплавання, як відомо, були здійснені у зв'язку з практичним застосуванням повітряних куль під час франко-пруської війни 1870–1871 років. Тут ідеться, передусім, про визнання правового статусу пілотів повітряних куль, які беруть участь у воєнних діях, та про обмеження використання повітряних куль як нового засобу ведення війни. Саме ці питання і були винесені на порядок денний Брюссельської (1874 р.) та Гаагських (1899, 1907 рр.) конференцій.

Першим «класичним» міжнародно-правовим документом, присвяченим всебічній правовій регламентації повітроплавання, став Проект «Про правовий статус аеростатів» [2],

розроблений відомим французьким юристом П. Фошилем під егідою Інституту міжнародного права (фр. *Institut de Droit International*), створеного в 1873 році. Автор проекту – один із загальноновизнаних фундаторів міжнародного повітряного права, стаття котрого «Повітряний простір і правовий режим аеростатів» є класичною працею, – запропонував обговорити свій Проект на Брюссельській сесії Інституту в 1902 році.

Проект містив основні положення, що регулюють повітряний рух аеростатів. Нормами Проекту передбачався різний порядок правової регламентації польотів публічних і приватних аеростатів. Згідно з ст. 1 публічні аеростати поділялися на військові й цивільні. В якості військових аеростатів розглядалися аеростати, які мали військовий екіпаж під командуванням сухопутного або морського офіцера та підпорядковувалися військовому командуванню.

Крім того Проект вимагав, щоб аеростат було внесено до реєстру держави належності аеростату, а також щоб командир екіпажу і  $\frac{3}{4}$  екіпажу були громадянами цієї держави. Також згідно з ст. 2 Проекту всі аеростати – як публічні, так і приватні – повинні мати національний прапор, розташований на середині їх оболонки. Додатково, публічні аеростати для їх візуальної класифікації повинні були мати на певних місцях спеціальні вимпели.

У широкому розумінні Проект передбачав свободу польотів над територіями іноземних держав, одночасно наділяючи держави відповідними правами щодо забезпечення оборони, боротьби зі шпигунством, здійснення санітарного й митного контролю (ст. 7). Заборонялися польоти іноземних аеростатів в зоні безпеки держави, яка простягалася на 1500 м від поверхні землі. З певними винятками приватним аеростатам було дозволено вільний проліт через повітряний простір іноземної держави (ст.ст. 8–10). Водночас Проект встановлював порядок польоту та посадки публічних аеростатів на території іноземної держави (ст.ст. 11–16). Згідно з ст. 11 Проекту, публічні аеростати могли здійснювати посадку на території іноземної держави тільки з дозволу даної держави, отриманого через дипломатичні канали. Екіпажі аеростатів, знаходячись на території іноземної держави, мали дотримуватися законів і правил даної держави. Також органи влади іноземної держави мали право огляду аеростатів. Водночас ст. 15 містила деякі елементи «екстериторіальності», закріплюючи правову формулу, що всі злочини, вчинені на борту аеростата членами екіпажу та іншими особами, підпадають під юрисдикцію держави «національності» аеростата. Виключення з цих положень становили злочини проти держави, над поверхнею якої вчинялись, а саме – шпигунство, порушення митних і санітарних правил. За змістом ст. 17 Проекту, такі злочини підпадали під юрисдикцію держави, в повітряному просторі якої здійснювався політ.

Слід зазначити, що Проект у ст.ст. 21–27 встановлював правила використання аеростатів під час війни. При цьому, згідно з ст. 24 Проекту, не вважалися шпигунами особи, відправлені на аеростатах для передачі депеш і підтримки сполучення між різними частинами армії чи територіями.

Наступною спробою вироблення універсальної (або хоча б регіональної) міжнародно-правової моделі регламентації польотів повітряних куль стала Паризька Конференція, що відбувалася з 10 травня по 29 червня 1910 року. Передумови проведення Конференції частково були пов'язані безпосередньо з польотами повітряних куль. Так, наприклад, у період з квітня по листопад 1908 р. приблизно десять німецьких повітряних куль з 25-ма пілотами, з яких половина була німецькими офіцерами, перетнули кордон і здійснили посадку у Франції. У листопаді 1908 р. на дебатах у французькому Сенаті низка депутатів зазначала, що авіація має суттєвий вплив на національну оборону та на міжнародні торговельні відносини, а тому потрібно приділити увагу регулюванню повітряних кордонів [3, с. 5]. До речі, німецькі повітряні кулі та їх пілоти зустріли добре ставлення місцевої французької поліції й населення там, де вони приземлилися. Однак, коментуючи інциденти, французький посол у Берліні звернув увагу уряду Німеччини на ситуацію в 1908 р., і німецька військова влада пообіцяла вжити всіх необхідних заходів для запобігання подальшим посадкам німецьких повітряних куль за межами німецьких кордонів. З аналогічними проблемами стикалася більшість європейських держав-учасниць Конференції: Австро-Угорщина, Бельгія, Болгарія, Данія, Франція, Німеччина, Великобританія, Італія, Люксембург, Монако, Нідерланди, Португалія, Румунія, Росія, Іспанія, Швеція, Швейцарія, Туреччина.

Основною темою дискусій в ході Конференції 1910 р. стало, насамперед, визначення правового статусу повітряного простору та міжнародно-правової регламентації його використання як повітряними суднами, так і повітряними кулями. Позиції держав-учасниць конференції щодо основних положень майбутньої конвенції були часто діаметрально протилежними. Так, сповідуючи ідею свободи повітря, представники Франції вважали, що держави одночасно мають права,

необхідні для самозахисту (самозбереження) та безпеки населення і його майна. Велика Британія, своєю чергою, дотримувалась позиції про суверенітет держав над їхнім повітряним простором, не визнавала права мирного польоту, заперечувала проти встановлення загальних принципів, які б передбачали право іноземних повітряних суден рухатися над територією держави або робити посадку. Вона вказувала, що бажання сприяти розвитку авіонавігації, наскільки це можливо, має передбачати забезпечення інтересів і суверенітету держав [4, с. 134]. Позиція Німеччини полягала в тому, що держави мають повний і абсолютний суверенітет у повітряному просторі над своєю територією, але повинні дозволяти повітряним суднам іноземних держав злітати, робити посадку і пролітати над територією зазначених держав [5, с. 7].

У процесі дискусій на Конференції найбільше часу було присвячено обговоренню наступних положень:

1) повітряний простір над землею і водами держави є частиною її території, відповідна держава може встановлювати заборонені для польоту зони;

2) каботажний рух може бути зарезервованим для повітряних суден держави, якій належить відповідний повітряний простір;

3) створення міжнародних авіакомпаній буде залежати від згоди зацікавлених держав.

Водночас багато положень обговорюваного в ході Конференції проекту Конвенції про повітряний рух (далі – Конвенція) присвячено безпосередньо правовій регламентації польотів повітряних куль (аеростатів). Так, згідно ст. 3 Конвенції, жоден аеростат не може здійснювати політ без належного дозволу, при цьому порядок надання такого дозволу кожна держава визначає, виходячи з вимог свого законодавства. Крім того, з урахуванням положень ст. 6 Конвенції, кожен пілот аеростату зобов'язаний отримати належне посвідчення. Польоти на різних типах повітряних куль (аеростатів) вимагали від їх пілотів отримання свідоцтв для кожної категорії (типу). В ст. 7 Конвенції заборонялося перевезення повітряними кулями вибухових речовин, зброї, боєприпасів, а також фотографічних радіотелеграфних апаратів.

Додатково в Конвенції, зокрема в ст. 10, визначався порядок посадки аеростатів на території іноземної держави. Передбачалось, що така посадка здійснюється на основі попереднього сповіщення, а також з обов'язковим дотриманням фіскального та митного законодавства іноземної держави. Слід зазначити, що водночас ст.ст. 13–14 Конвенції зобов'язували договірні держави через свої органи надавати необхідну допомогу та сприяння екіпажам аеростатів, у тому числі екстрену допомогу в разі лиха або аварії, включно із забезпеченням права власності на літальні апарати.

Важливе значення мали приписи ст. 15 Конвенції, які закріплювали винятково дозвільний порядок польотів у повітряному просторі іноземних держав як для публічних, так і для приватних аеростатів, тим самим виключаючи правову формулу «екстериторіальності» аеростатів.

По суті, проект Конвенції про повітряний рух став наступним кроком у розробці загально-визначених правил використання повітряного простору аеростатами і літаками.

У описуваній період над проблемами правової регламентації повітряних польотів працювала також низка міжнародних неурядових організацій у сфері авіації. Так, Міжнародний конгрес авіонавтики у 1889 р. створив Постійну міжнародну комісію авіонавтики, сесії якої відбулись у Парижі (1900 р.), Мілані (1906 р.), Брюсселі (1907 р.) та Нансі (1909 р.). У свою чергу Міжнародний юридичний комітет з авіації (МЮКА), створений у Парижі в 1909 р., протягом 1911–1913 рр. підготував свій проект Міжнародного повітряного кодексу [6]. Його основні положення передбачали свободу повітряних польотів, при визнанні права кожної держави на вживання заходів, необхідних для гарантування безпеки держави, її жителів та їхнього майна.

Кодекс складався з трьох основних частин, так званих книг: 1) книга перша: публічне повітряне право; 2) книга друга: приватне повітряне право; 3) книга третя: повітряне фіскальне право, а також розділу, присвяченого регулюванню діяльності санітарної авіації.

Кодекс (книга перша) визначав правовий режим повітряного простору, який знаходиться над територією держави. Згідно зі ст. 1 Кодексу, «...повітряне пересування є вільним за винятком права держави, розташованої під повітряним простором, вживати заходи, необхідні для забезпечення своєї безпеки, безпеки особистості й майна своїх громадян». Додатково в книзі другій Кодексу (ст.ст. 43–44) пропонується наступна правова модель приватно-правових правовідносин щодо повітряного простору, а саме: «...ніхто не може на підставі права власності чинити опір перельоту повітряного судна, яке не створює для нього (власника – *прим. О. Г.*) відчутної незручності». Одночасно вказується на те, що зловживання даним правом є підставою для порушення відповідного позову.

Кодекс також регламентував правовий статус повітряного судна. Згідно зі ст.ст. 2, 3 Кодексу, кожне повітряне судно повинно мати одну «національність», тобто приналежність до держави, до реєстру якої воно внесено. При цьому Кодекс доволі детально регламентує порядок реєстрації, пов'язаний у тому числі й з правом власності на повітряне судно. Так, внесення повітряного судна до реєстру держави здійснюється з урахуванням наступних вимог: 1) держава реєструє повітряні судна тільки своїх підданих; 2) у випадку часткової власності на повітряне судно реєстрація здійснюється лише в тому випадку, якщо більше половини співвласників є підданими держави реєстрації; 3) аналогічні вимоги щодо «мінімального порогу власності» ставляться до засновників (акціонерів) юридичної особи, яка є власником повітряного судна.

Що стосується класифікації повітряних суден, Кодекс поділяв повітряні судна: державними визнавались військові, митні й поліцейські повітряні судна. При цьому інші повітряні судна, які належать державі, наприклад, поштові повітряні судна, – віднесено до класу приватних повітряних суден. Попри те, що Кодекс наділяв військові повітряні судна «правом екстериторіальності», політ і посадка таких суден, так само як і митних та поліцейських повітряних суден, над територією іноземної держави здійснюється на підставі попереднього дозволу даної держави. за умови дотримання правил повітряного пересування (ст.ст. 38-41).

Положення Кодексу (книга перша) регламентували також колізійні аспекти, пов'язані з відшкодуванням збитків. Так, у випадку відшкодування збитку, завданого одним повітряним судном іншому іноземному повітряному судну над відкритим морем, позов можна подати в суд будь-якої з двох держав реєстрації (ст. 28). Отже, як правило мала діяти колізійна прив'язка, яка визначає підсудність за законом «держави прапору», тобто держави реєстрації повітряного судна (ст. 26). Виняток склали судові розгляди, пов'язані з нанесенням збитку особам і майну на території держави, «розташованої внизу». Закономірно, що в таких випадках мало діяти законодавство цієї держави.

За аналогічною схемою здійснювалось відшкодування збитку при скиданні з борту повітряного судна «предметів, речовин і т.п.» (ст.ст. 17–19). Також досить цікавим з точки зору розвитку міжнародного повітряного права є положення Кодексу, що регламентує питання повітряної іпотеки (ст.ст. 50-60) та повітряного страхування (ст.ст. 61-66).

Проект Міжнародного повітряного кодексу не був ухвалений Міжнародним юридичним комітетом з авіації до початку Першої світової війни. Однак він мав вирішальний вплив на зміст Французько-німецької угоди 1913 р., в якій уперше закріплено право держав розпоряджатися своїм повітряним простором. Це проявилось насамперед у встановленні дозвільного порядку польоту іноземних повітряних суден. Військові повітряні судна могли влітати в повітряний простір іншої держави лише на запрошення, невійськові – при дотриманні наступних умов: 1) дозвіл на політ у повітряному просторі держави, отриманий від її представника; 2) реєстрація повітряного судна в національному реєстрі; 3) наявність у пілота свідоцтва про право виконувати польоти.

Міжнародний юридичний комітет з авіації втратив свій вплив після утворення Міжнародної комісії з повітряних пересувань, відповідно до Конвенції про повітряну навігацію 1919 р. і Міжнародного технічного комітету юристів-експертів з повітряного права (1925 р.).

**Висновки.** Таким чином, проведений аналіз перших правових проектів в авіаційній сфері дає можливість зробити наступні висновки. Хоча зазначені проекти – «Про правовий статус аеростатів», Конвенція про повітряний рух, Міжнародний повітряний кодекс – не отримали статусу діючих правових актів, цей факт не применшує їх теоретичного і практичного значення для міжнародного повітряного права на етапі його становлення. До того ж, більшість запропонованих в них правових моделей і механізмів знайшли своє закріплення в положеннях Паризької конвенції 1919 р. про аеронавігацію і суттєво вплинули на формування загальновідомих правових підходів до визначення статусу повітряного простору, розташованого над територією держави, статусу повітряних суден і членів їх екіпажів. Як відомо, явний диктат держав-переможниць у Першій світовій війні (країн Антанти) змусив деякі держави, котрі не ратифікували Паризьку конвенцію, укласти альтернативні угоди. Мова йде про Ібероамериканську (Мадридську) конвенцію з питань аеронавігації (1926 р.) та Панамериканську (Гаванську) конвенцію про комерційну авіацію (1928 р.). Однак в процесі розробки цих міжнародно-правових угод були використані положення розглянутих у цій статті перших в авіаційній сфері правових документів.

#### Список використаних джерел

1. Буткевич В. Сторіччя галузі міжнародного права. *Український часопис міжнародного права*. 2009. Т. 1. С. 155–157.

2. Fauchille P. Le domaine aerien et le regime juridique des aerostats. *Revue Genirale De Droit International Public*. 1901. Vol. 8.
3. Speech by General Mercier in French Senate, November 5, 1908 in: *Journal official, Nivember 6, 1908, quoted by Georges Montenot, La Circulation Adrienne envisaged au point de vue juridique (thesis-Dijon), Dijon, 1911. P. 5*
4. Cooper J. C. The international air navigation conference, Paris. 1910. *The Journal of Air Law and Commerce*. 1952. Vol. 18, no. 2.
5. Reinhardt D. N. The vertical limit of state sovereignty / : thesis. 2005. URL: [http://digitool.Library.McGill.CA:80/R/?func=dbin-jump-full&object\\_id=83956](http://digitool.Library.McGill.CA:80/R/?func=dbin-jump-full&object_id=83956) (date of access: 16.02.2026).
6. Sand P. H., de Sousa Freitas J., Pratt G. N. An Historical Survey of International Air Law before the Second World War. *McGill Law Journal*. 1960–1961. Vol. 7, No. 1. P. 24.

*Дата першого надходження статті до видання: 05.01.2026*

*Дата прийняття статті до друку після рецензування: 27.01.2026*

*Дата публікації (оприлюднення) статті: 27.05.2026*