

ПИТАННЯ ЦИВІЛІСТИКИ. АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО ТА ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ

УДК 351.814.2(043)

Баган Я.Й. ©

здобувач

(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

DOI: 10.31733/2078-3566-2018-1-89-94

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ ЕКСКУРС

Простежено зміни законодавства та правової практики щодо розвитку авіаційного законодавства України на різних історичних етапах. Аналіз напрацювань минулих поколінь дав можливість окреслити тенденції становлення авіаційно-транспортної системи України, її публічно-правового забезпечення, формування законодавчих основ розвитку та перспектив вдосконалення. Виділено шість періодів розвитку авіаційного законодавства України, кожен з яких піддано детальному науковому аналізу.

Ключові слова: авіація, авіаційний транспорт, повітряний рух, законодавство, період, розвиток.

Постановка проблеми. Важливою складовою єдиної транспортної системи України є авіаційний транспорт. Його участь у забезпеченні пасажирських та вантажних перевезень дедалі зростає, що, насамперед, пов'язано з тим, що Україна є найбільшою країною Європи з вигідним географічним розташуванням, а тому може претендувати на статус міжнародного транзитного хабу.

Основними ринковими трендами, що наразі визначають діяльність цивільної авіації в Україні, є розвиток та переосмислення бізнес-моделей авіакомпаній, модернізація регіональних аеропортів та розширення географії авіаційних перевезень.

Маючи унікальну можливість з небагатьох країн світу щодо реалізації повного циклу авіаційних видів діяльності – від проектування авіаційних двигунів і літаків до їх експлуатації, обслуговування та ремонту, Україна, на превеликий жаль, не використовує наявний потенціал, освітянські та наукові здобутки, людський ресурс та велике історичне минуле. Хоча саме напрацювання минулих поколінь дають можливість окреслити тенденції становлення авіаційно-транспортної системи України, її публічно-правового забезпечення, формування законодавчих основ розвитку та перспектив вдосконалення.

Аналіз публікацій в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Вивченню правових засад функціонування авіаційного транспорту присвячено роботи багатьох вчених, серед яких В. П. Бабак, В. П. Харченко, В.О. Максимов, З.Т. Крохіна, В.З. Шестаков, Р.В. Сакач, О.І. Старіков, В.Я. Зачеса, М.М. Зінковський, В.Г. Воробйов, А.Г. Ляхов, Ю.М. Малєєв, А.Ю. Піджаков, С.Т. Гончарук, Н.В. Дараганова, І.В. Вайсберг, Є.А. Куклев, В.М. Рухлінський, А.В. Лінков, М.В. Кармизов, А.С. Бичков, А.В. Філіпов, М.С. Кулик, А.О. Собакар, А.І. Харук та ін. Водночас багато важливих фактів та тенденцій розвитку авіаційного законодавства залишилися поза увагою вчених, окреслену проблематику відбито в наукових працях історико-правового дискурсу фрагментарно та епізодично.

Тому публікацією власної розвідки маємо на меті простежити зміни законодавства та правової практики щодо розвитку авіаційного законодавства України на різних

історичних етапах.

Виклад основного матеріалу. Бажаючи підкорити повітряний простір, люди зі стародавніх часів мріяли про політ, тому з'являлися казки про «килим-літак», що у подальшому стали реальністю. Не випадково з'явилися легенди, подібні до міфу про Дедала та Ікара, де людина злетіла до хмар на рукотворних крилах. Так, «Іліада», яка тривалий час вважалася поетичною вигадкою, стала ключем, який дозволив археологу Шліману з точністю визначити місцезнаходження Трої, що і підтвердили згодом розкопки.

У Київській Русі перші літописи про бажання та спроби людей опанувати повітряний простір пов'язані із Нестором-літописцем, проте вони, скоріше, були вигадкою та нездійсненною на той час мрією.

Першою реальною спробою повітряного руху став політ з використанням повітряної кулі братів Монгольф'є в листопаді 1783 року. А вже у 1794 році у Франції в м. Медоні відкрився перший навчальний заклад, який готував офіцерів-повітроплавців [1, с. 8–9]. Зрозуміло, що перший політ нормативно жодним чином не регламентувався, адже на той час такої необхідності й не було. Проте створення військово-повітряного навчального закладу, підставою чому, безумовно, був певний документ (указ, наказ, розпорядження), можна вважати появою перших витоків нормативно-правового регулювання повітряних перевезень у світі.

Перебуваючи у складі Російської імперії, українські землі знаходилися під впливом імперської влади, тому перші нормативні акти з цього питання поширювалися й на них. Одним з таких був указ імператриці Катерини II від 15 березня 1784 р. про заборону запускати повітряні кулі на період із 1 березня по 1 грудня у зв'язку з небезпекою пожеж, за порушення якого передбачалося стягнення у вигляді штрафу в розмірі 20 рублів, що на той час було досить великою сумою [2, с. 8; 3, с. 96]. Саме з цього часу (1784 р.) слід вести мову про початок розвитку законодавства у сфері повітряного руху на українських землях, оскільки помилковими вважаємо міркування вчених, які початок розвитку адміністративно-правового регулювання цивільної авіації в Україні пов'язують із 1783 роком, тобто першим польотом братів Монгольф'є [3, с. 96]. Інші взагалі початковий період становлення та розвитку законодавства про авіаційний транспорт в Україні пов'язують із світовою війною 1914–1918 рр. [4, с. 28], що є апіорі невірним з огляду на перші документи щодо повітряного руху, видані в Російській імперії. Більше того, правове унормування питань безпеки авіації починається з 23 квітня 1784 р., коли Франція ввела заборону на польоти повітряних суден над територією міста без відповідного дозволу.

Перше колективне обговорення питань використання повітряного простору відбулося у 1874 р. в Брюсселі, де було скликано відповідну конференцію для вивчення міжнародно-правових питань повітряного пересування [5, с. 20–21]. Незважаючи на те, що учасники конференції не змогли дійти згоди у багатьох питаннях повітряного права, її проведення можна вважати початком державно-правової практики формування повітряного законодавства. Згодом деякими громадськими і науковими організаціями було зроблено ряд пропозицій з питань повітряного права і права війни. Також планувалося створення Міжнародного Повітряного кодексу Міжнародним юридичним комітетом Авіації. В розвиток цього у 1889 р. в Парижі Міжнародний аеронавтичний конгрес розглянув питання власності на повітряні кулі, відповідальності аеронавтів, права власності на них, рятування повітряних куль та їх екіпажів [6, с. 308].

Слід зазначити, що важлива роль в обґрунтуванні необхідності створення системи повітряного законодавства належить європейським ученим, зокрема, французькому юристові Полю Фошилю, який вперше зайнявся розробкою правових питань свободи повітря, регулювання права повітряної війни, юридичного режиму аеростатів і т.д. [7, с. 39]. Саме ним у 1900 році було запропоновано розробити кодекс міжнародної повітряної навігації [6, с. 320].

Вагомим поштовхом на шляху правової регламентації повітряних перевезень стала Перша світова війна. При цьому в кожній країні були свої особливості розвитку зазначеного законодавства. Наприклад, в Російській імперії, складовою якої була й Україна, у 1912–1914 рр. були видані розпорядження про заборонені зони, про заборону перетинання кордону тощо; у 1911 р. у Франції прийнято декрет про повітряне сполучення, у Швеції – Закон «Про заборону польотів без особливого дозволу» (7 вересня 1914 р.), у Сербії – Закон «Про повітряне пересування» (21 лютого (6 березня) 1913 р.), що передбачав майже всі основні питання повітряного права, а у Великобританії – «Акт про повітряну навігацію». Зміст цього акта не відповідає його широкому заголовку: у

ньому встановлено лише можливість оголошення певних зон забороненими для повітряного пересування і визначено караність осіб, що порушили ці заборони. В Німеччині нормування повітряного права почалося з видання місцевими адміністраціями обов'язкових постанов, що встановлюють правила про заборонені зони, про дозволи на повітряне пересування, про огляд повітряних суден та іспити для пілотів. До них належать: розпорядження пруських міністрів внутрішніх справ і громадських робіт від 22 жовтня 1910 року і 5 серпня 1913 року, розпорядження баварського міністра внутрішніх справ від 11 жовтня 1911 року і т.д. Окреме місце займає Саксонський закон 15 квітня 1913 року «Про примусове відчуження земель, необхідних для повітряного пересування» [8, с. 86].

В Україні, яка на той час була частиною Російської імперії, так само поступово відбувався процес формування авіаційного законодавства. Прикладом тому може бути прийняття у 1912 р. в Російській імперії постанови, якою заборонялося здійснювати польоти через західний кордон.

Перша світова війна стала поштовхом до розвитку авіапромисловості, широкого застосування повітряного пересування і юридичного його нормування. Після закінчення війни прогрес авіаційної техніки став причиною формування в усіх державах спеціального повітряного законодавства, що регламентувало як повітряне пересування, так і питання у сфері адміністративного, цивільного і кримінального права, пов'язані з авіацією [9, с. 66–73].

Наступний період розвитку авіаційного законодавства пов'язаний із Українською Народною Республікою (1917–1921 рр.). Хоча цей період, на жаль, не був тривалим, у 1919 р. відбулася знакова подія – на Паризькій мирній конференції було підписано Конвенцію про повітряну навігацію, де вперше закріплено принцип повного й виключного суверенітету держав над своєю територією, в тому числі й України [3, с. 97]. Незважаючи на недоліки, Паризька конвенція 1919 р. відіграла величезну роль у становленні і розвитку міжнародного повітряного права як самостійної галузі міжнародного права. Багато з положень, які містяться в ній, були у подальшому закріплені в Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, прийнятій в Чикаго в 1944 р. напередодні завершення Другої світової війни [10, с. 62–63].

По-перше, Паризька конвенція 1919 року започаткувала загальне визнання принципу повного і виключного суверенітету над повітряним простором, хоча прихильники «свободи повітря» і продовжували доводити протягом 20–40-х рр. переваги свободи повітряних пересувань. Свідченням юридичного авторитету принципу суверенітету над повітряним простором стало його закріплення в 20-ті роки практично всіма національними повітряними кодексами.

По-друге, Паризька конвенція 1919 р. викликала лавину національних повітряних законів, в яких певне місце було приділено питанням регулювання міжнародних повітряних сполучень і перевезень, хоча можливості авіації того часу були вельми скромними – літати недалеко і не дуже швидко [10, с. 62–63].

Період радянської влади (від 1922 р. до здобуття незалежності Україною у 1991 році) активно сприяв розвитку законодавства у сфері цивільної авіації, проте його особливістю в цілому було виключно державне регулювання авіаційних перевезень. Першим нормативно-правовим актом, яким було затверджено основи вітчизняного авіаційного законодавства, можна вважати Декрет Ради Народних Комісарів РРФСР «Про повітряне пересування в РРФСР» від 17 січня 1921 р., дія якого в тому числі поширювалася й на територію України. Декрет був першим кодифікованим актом радянського повітряного права і складався з 4 розділів і 26 статей. Ним детально регламентовано правила обов'язкової реєстрації пілотів, реєстрації і приписки до аеродромів повітряних суден, правила польотів у повітряному просторі, правила польотів іноземних повітряних суден та відповідальність власників повітряних судів, а також пілотів [9, с. 66–73].

На підставі Декрету було прийнято низку нормативних документів: Правила про видачу пілотських свідоцтв, про реєстрацію повітряних суден, про видачу посвідчень про придатність повітряних суден до польотів, про розпізнавальні знаки, про вогні і сигнали повітряних суден і про порядок здійснення польотів та ін.

Особливістю повітряного законодавства радянського періоду можна також вважати прийняття чотирьох Повітряних кодексів 1932, 1935, 1961, 1983 рр. У зв'язку з цим названий період доречно поділити ще на три етапи, при цьому на першому було прийнято одразу (з інтервалом три роки) два кодекси. Перший повітряний кодекс СРСР, затвер-

джений 27 квітня 1932 року діяв усього лише три роки і був замінений новим кодексом від 7 серпня 1935 р. унаслідок того, що ні за своїм змістом, ні за юридичною технікою він не відповідав швидким темпам розвитку цивільної авіації, коли стала очевидною необхідність більш чіткого правового регулювання.

Головним підсумком підключення національного законодавства в 20–40-ві роки ХХ ст. до вирішення питань цивільної авіації стало формування в ньому спеціального напрямку регулювання сукупності відносин, що виникають з приводу здійснення внутрішніх і міжнародних польотів і перевезень. Це призвело до виникнення повітряного законодавства, що почало виконувати дві функції. Перша пов'язана із внутрішніми потребами держави в правовому забезпеченні діяльності цивільної авіації в межах її території; друга сприяла задоволенню потреб держави в міжнародних перевезеннях. Відповідно, ця частина національного повітряного законодавства тісно взаємодіяла з принципами і нормами міжнародного повітряного права, що регулює міжнародні повітряні сполучення і перевезення.

Окремо слід сказати про суб'єктів публічно-правового забезпечення авіаційного транспорту, формування яких почалося з проголошенням радянської влади і першим було створено Головне управління Робітничо-Селянського Червоного Повітряного Флоту (Головпівтряфлот) [11, с. 30], якому підпорядковувались всі авіаційні загони, авіаційні установи і навчальні заклади. Далі для забезпечення розвитку цивільної авіації в країні та здійснення технічного нагляду за її діяльністю у грудні 1922 р. при Головпівтряфлоті було створено Інспекцію цивільного повітряного флоту. А вже у лютому 1923 р. постановою Ради Праці і Оборони при Головпівтряфлоті було створено Раду по цивільній авіації [11, с. 30].

Наслідком централізації структури управління повітряним транспортом було створення у лютому 1932 р. Головного управління (далі – ГУ) цивільного повітряного флоту (далі – ЦПФ) при РНК СРСР [12] – ГУЦПФ «Аерофлот», на базі Всесоюзного об'єднання цивільного повітряного флоту. У його підпорядкуванні знаходились всі повітряні лінії та весь цивільний повітряний флот СРСР, за винятком повітряних ліній та повітряного флоту ГУ північного морського шляху [13, с. 19].

На другому етапі радянського періоду прийнято 6 грудня 1961 р. Повітряний кодекс СРСР (набув чинності з 1 січня 1962 р.) та створено у 1964 р. на базі Головного управління цивільного повітряного флоту загальносоюзне Міністерство цивільної авіації СРСР – основний орган державного управління, який здійснював управління повітряним транспортом загального користування та нагляд за виконанням авіаційних робіт в окремих галузях народного господарства, а також Головну інспекцію цивільної авіації [14, с. 28–32]. Саме з появою Повітряного кодексу 1961 р. в теорії права розширюється розуміння джерел повітряного права, серед яких визначалися Конституція СРСР, Повітряний кодекс СРСР, Авіаційні правила, підзаконні акти (накази, інструкції органів державного управління цивільною авіацією), міжнародні конвенції та багатосторонні угоди з питань співробітництва в галузі експлуатаційної, комерційної й фінансової діяльності авіатранспортних підприємств низки країн [15, с. 99].

В радянський період ситуація з нормативними документами, регулюючими порядок здійснення міжнародних та внутрішніх повітряних перевезень, тривалий час залишалася досить статичною. Лише у 80-ті роки ХХ ст. намітилася тенденція до зміни правового регулювання міжнародних повітряних перевезень та відповідальності учасників даного процесу. Головною подією цього етапу стало прийняття 11 травня 1983 року Указом президії Верховної Ради СРСР четвертого Повітряного кодексу СРСР, головним достоїнством якого є детальна розробленість питань, що стосуються адміністративно-правового регулювання повітряних перевезень. Зокрема, він містив 11 глав, 153 статті, в яких відображено задачі і функції Державної комісії з безпеки польотів цивільної авіації СРСР (Державіанагляд СРСР) і Державного авіаційного реєстра цивільної авіації СРСР (Державіареєстр СРСР); встановлено порядок державної реєстрації цивільного повітряного судна (далі – ПС) та його допуску до польотів, регламентовано перелік судових документів, що знаходяться на борту ПС; визначено права й обов'язки командира ПС, порядок підготовки ПС до перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти; викладено вимоги до організації повітряного руху, обладнання повітряних трас СРСР і місцевих повітряних ліній, правила міжнародних польотів цивільних ПС СРСР та іноземних ПС, правила використання цивільної авіації в народному господарстві країни; передбачено адміністративну відповідальність посадових осіб за порушення правил безпеки польотів,

користування засобами повітряного транспорту; дано опис прапора та емблеми Аерофлоту і т. ін. [16, с. 12].

Отже, розвиток публічно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту у період радянської влади фактично заклав підвалини створення авіаційного законодавства в незалежній Україні.

Проблема зміни існуючого і створення нового законодавства, що регулює процес повітряних перевезень, в тому числі міжнародних, гостро постала відразу після проголошення державного суверенітету України. У зв'язку з проголошенням свободи підприємницької діяльності з'явилася досить велика кількість експлуатантів повітряних суден, більшість з яких займалися здійсненням повітряних перевезень. Фактично було ліквідовано державну монополію на даний вид діяльності, який в СРСР здійснювався лише однією авіакомпанією «Аерофлот». Все це і викликало необхідність створення нормативної бази, яка регулювала б відносини авіаперевізників та інших учасників транспортного процесу.

Останній період становлення та розвитку законодавства у сфері цивільної авіації можна визначити як «сучасний період» (від початку існування незалежної України (1991 р.) і дотепер). Разом з тим його також доцільно поділити на два етапи, межею поділу яких є довгоочікувані Авіаційні правила, затверджені спільним наказом Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України від 6 лютого 2017 року № 66/73.

В період незалежності України було зроблено багато вагомих кроків на шляху створення ефективного адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту, зокрема прийнято два Повітряні кодекси України (1993 р. та 2011 р.), Транспортну стратегію України на період до 2020 року, Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року, Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, Україна стала членом ІКАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (м. Чикаго, 07.12.1944 (Чиказька анд. нція), а також членом Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА) та Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль) [17, с. 20]. З огляду на нещодавно прийняті Авіаційні правила, подальший розвиток публічно-правового забезпечення цивільної авіації вбачається у приведенні національних вимог у галузі аеронавігації у відповідність до Стандартів і Рекомендованої практики ІКАО, імплементації європейських норм в українське законодавство тощо.

Висновок. Таким чином, бажання людини підкорити повітряний простір поступово супроводжувалося як пошуком технічних можливостей розв'язання цієї проблеми, так і виробленням правових механізмів регулювання повітряного руху. Маючи тривалу історію, авіаційна сфера України розвивалася поступово й залежала від багатьох політичних та економічних чинників, які в сукупності дали можливість виділити декілька умовних періодів з відмінними, притаманними їм рисами, а саме: 1) період «зародження повітряного руху та правових основ його регулювання» (1784 р. – початок ХХ ан.); 2) період Першої світової війни, яка стала поштовхом до розвитку авіапромисловості, виникло широке застосування повітряного пересування і юридичне нормування його стало життєвою необхідністю; 3) період розвитку авіаційного законодавства в умовах функціонування Української Народної Республіки (1917–1921 рр.); 4) період радянської влади (від 1922 р. до здобуття незалежності Україною у 1991 році), який поділено на три етапи: а) 20–40-ві роки ХХ ан.; б) 50–70-ті роки ХХ ан.; в) 80-ті роки ХХ ан.; б) «сучасний період» (від початку існування незалежної України (1991 р.) дотепер), який можна поділити на два етапи, межею поділу яких є нова редакція Повітряного кодексу України 2011 року.

Бібліографічні посилання

1. Савин В.С. Авиация в Украине. Харьков: Основа, 1995. 264 с.
2. Козловський А.А., Боярська З.І. Розвиток концепції повітряного права. *Юридичний вісник*. 2012. № 3. С. 8–12.
3. Москаленко С.І. Ретроспективний аналіз діяльності цивільної авіації в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2017. № 1. С. 96–99.
4. Собакарь А. О. Адміністративно-правові засади державного контролю за безпекою польотів на авіаційному транспорті: монографія. Донецьк: Донбас, 2011. 203 с.
5. Лопаногов И. С. История воздушного права. *Авиация и воздухоплавание*. 1924. № 3.

С. 20–21.

6. Тодоров И.Я., Субботин В.Н., Филонов А.В. Международное публичное право: учебное пособие. Киев: Знання, 2005. 414 с.

7. Грабарь В.Э. История воздушного права. *Вопросы воздушного права. Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиации СССР и Авиации РСФСР*. Вып. 1. Москва, 1927. 139 с.

8. Перетерский И.С. Воздушное право. Изд. 2-е, испр. И доп. Москва: Журнал «Вестник Воздушного Флота», 1923. 143 с.

9. Собакарь А.О. Розвиток законодавства про авіаційний транспорт в Україні: історико-правова експозиція. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: зб. наук. праць*. 2016. № 2. С. 66–73.

10. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: учебное пособие. Москва: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; ан-во «Научная книга», 2006. 464 с.

11. Советское воздушное право / А.И. Котов, Н.Н. Остроумов, М.М. Волков и ан.; анд общ. анд. Н. Н. Остроумова. Москва: Воздушный транспорт, 1990. 279 с.

12. Об образовании Главного управления анд. нського воздушного флота при СНК СССР: Постановление СНК СССР от 25 февраля 1932 г. № 209. *Гражданская авиация*. 1932. № 3. С. 32.

13. Дараганова Н.В. Адміністративно-правовий статус екіпажу повітряного судна України: анд. ... анд. юрид. наук: 12.00.07 / Дараганова Ніна Володимирівна. К., 2009. 237 с.

14. Волков М.М. Основные принципы правового регулирования деятельности гражданской авиации. Ленинград: Академия гражданской авиации, 1972.

15. Гончарук С.Т. Місце адміністративного права в механізмі правового регулювання відносин в галузі авіації. *Малий та середній бізнес*. 2008. № 1–2. С. 98–101.

16. Владимиров Н.И. Основы авиации и безопасности полетов воздушных судов: учебное пособие. Киев: КНИГА, 1986. 127 с.

17. Ершов С.К. Вплив Європейських інтеграційних процесів на формування нормативно-правового регулювання цивільної авіації України. *Юридичний вісник*. 2013. №1. С. 19–23.

Надійшла до редакції 22.03.2018

SUMMARY

Bagan Ya.Yo. Formation and development of legislation of Aircraft services: historical and legal flashback. The article analyzes the changes in legislation and legal practice concerning the development of aviation legislation of Ukraine at various historical stages.

With a unique opportunity from a few countries of the world to implement a full cycle of aviation activities - from designing aviation engines and aircraft to their operation, maintenance and repair, Ukraine, unfortunately, does not use existing potential, educational and scientific achievements, human resources and a large historical past.

The analysis of the past generations has made it possible to outline the tendencies of the formation of Ukraine's aviation transport system, its public-law support, the formation of legislative foundations of development and prospects for improvement.

Six periods of development of the aviation legislation of Ukraine have been allocated, each of which is subjected to detailed scientific analysis.

Having a long history, the aviation industry in Ukraine evolved gradually and depended on many political and economic factors that together gave the opportunity to distinguish several conditional periods with distinctive features inherent to them, namely: 1) the period of "the origin of air traffic and the legal foundations of its regulation" (1784 - the beginning of the XX century); 2) the period of the First World War, which became an impetus for the development of aviation industry, widespread use of air travel, and its legal rationing became a vital necessity; 3) the period of development of aviation legislation in the conditions of the functioning of the Ukrainian People's Republic (1917-1921 pp.); 4) the period of "Soviet power" (from 1922 until Ukraine gained independence in 1991), which is divided into three stages: a) 20-40-ies of XX century. A feature of this period was the formation of a special direction in it, regulating the set of relations arising from the implementation of domestic and international flights and traffic. This led to the emergence of air law, which began to perform two functions. The first is connected with the internal needs of the state in legal maintenance of civil aviation activity within its territory; The friend contributed to the satisfaction of the state's needs in international traffic. Accordingly, this part of the national air law has been closely intertwined with the principles and norms of international air law governing international air transportation and traffic.; b) 50-70-ies of XX century; c) 80-ies of XX century. The period of "Soviet power" actively contributed to the development of legislation in the field of civil aviation, but its feature in general was exclusively state regulation of air transport; 6) the "modern period" (from the beginning of the existence of an independent Ukraine (1991) till now), which can be divided into two stages, the fringe of which is adopted in 2017, the Air Law.

Keywords: *aviation, aviation transport, air traffic, legislation, period, development.*

* * *