

О. А. Радзівілл,
кандидат юридичних наук, доцент

РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА В СИСТЕМІ ЛІГИ НАЦІЙ

Національний авіаційний університет
проспект Космонавта Комарова, 1, 03680, Київ, Україна
E-mail: stishovit@gmail.com

Мета: показати особливості формування міжнародного повітряного права, як складової нового універсального міжнародного правопорядку під егідою Ліги Націй. **Методи дослідження:** загальнонаукові та спеціальні методи – епістемологічний, порівняльно-історичний, соціологічний та герменевтичний. **Результати:** прослідковано важливі новації в кодифікації міжнародного повітряного права, надалі закріплені в практиці міжнародно-правового регулювання на універсальному рівні. **Обговорення:** вирішення проблем багаторівневості джерел нормотворчості і фрагментації міжнародного права має спиратися на закономірності, виявлені в соціології.

Ключові слова: соціологічне право розуміння; багаторівневості правового регулювання; фрагментація міжнародного права; стихійна і раціональна складова соціальних процесів; самоздійснювані пророцтва; Версальсько-Вашингтонська система міжнародних відносин; Ліга Націй; Паризька конвенція про регулювання повітряних сполучень.

Постановка проблеми та її актуальність.

Науковою основою для правового регулювання суспільних відносин є знання про людину й суспільство. Соціологічне, як і натурфілософське, праворозуміння виходить з того, що право – це соціальні закони, усвідомлені й вербалізовані в соціальних комунікаціях – як правила, актуальні й обов’язкові для певного «місця і часу». Оскільки обставини «місця і часу» самі по собі утворюють багаторівневу ієрархію різномасштабних соціальних явищ, правове регулювання має враховувати й узгоджувати всі історично інституціалізовані рівні правосуб’єктності людських спільнот – від родин, територіальних громад і корпоративних утворень – до національних держав, регіональних цивілізацій і всього міжнародного співтовариства, як це, зокрема, впливає з концепції «нового права народів» Ж. Сцеля [1]. Загальне усвідомлення багаторівневості суспільних відносин і здатності кожного рівня впливати на міжнародний правопорядок, втілює в концепції фрагментації міжнародного права [2, с. 280]. В сучасному міжнарод-

ному правопорядку найбільш динамічна інституціалізація пов’язана з заснуванням міжнародних установ з функціональною правосуб’єктністю різного об’єму. Їх нормотворчість утворює в межах міжнародного права безліч підсистем, норми яких можуть конфліктувати, ще більше ускладнюючи основне питання фрагментації – про пріоритетність застосування конфліктуєчих правових норм, яке має вирішуватися в кожному конкретному випадку шляхом тлумачення чи узгоджувальні процедури [3, с. 17-19].

З іншого боку, в будь-яких соціальних процесах можна виділити стихійну і раціональну їх складову. Якщо стихійні соціальні рухи підпорядковані закономірностям, що виводяться емпірично на основі простої реєстрації стохастичних процесів, то правове регулювання та інші форми організації суспільного життя пов’язані з раціональним мисленням і певними правилами, які є продуктом, відповідно, знань і свідомої колективної волі. Закладаючи основи досліджень апріорних властивостей людського

розуму, І. Кант розрізняв «чистий теоретичний» і «чистий практичний» розум, які обумовлюють, відповідно, здатність людини сприймати реальність і чинити морально: «чистий» практичний розум спрямовує людську волю діяти відповідно до «категоричного імперативу» – всезагального морального закону, який втілює найвищий ідеал належної соціальної поведінки індивіду і, водночас, найвищий принцип належної соціальної організації суспільства. Проте «чистий» практичний розум, піддаючись впливу обставин, діє як корумпований ними «матеріальний» розум, що створює правила, які відхиляються від вимог категоричного імперативу [4, с. 654-657]. Отже кращим з можливих є таке правове регулювання, яке, спираючись на знання стохастичних законів історичної динаміки, пропонує форми, що для певних «обставин місця і часу» діють найбільш корисно для суспільства і найменш шкідливо для його членів. Як і в питаннях фрагментації, останні рішення мають виноситися в процесі постійної і оперативної узгоджувальної діяльності: яка в цьому випадку має запобігати, щоб конфлікт між «вічними і всезагальними» принципами та правилами, зручними для обставин «місця і часу», не переростав у кризу системи правосуддя. Критерій же «найменшої шкоди» для індивідів, наділених від народження моральним законом, має бути зорієнтованим на його максимально можливий захист в реаліях і динаміці суспільного життя.

Міжнародне право, предмет регулювання якого нині розширено за межі міждержавних відносин, визнаючи реальну багаторівневість різномасштабних соціальних явищ, має стандартизувати і узгоджувати різні рівні їх правового регулювання, адекватно враховуючи, передовсім, глобальні історичні закономірності. Можливо, найбільш загальною історичною тенденцією є емпіричне узагальнення, що раціональна складова соціальних процесів періодично втрачає контроль над їх стихійною складовою. Найбільш виразним виявом цієї тенденції можна вважати повторюваність світоглядних і політичних криз на межі століть, принаймні в суспільствах, які ведуть літочислення від Р. Х. Взявши це припущення за основу і не наводячи

тут прикладів на його користь, зазначимо лише, що такі кризи є, вірогідно, проявом, відомого в соціології явища під назвою «самоздійснювані пророцтва», коли безліч індивідуальних очікувань певних подій складаються в «кооперативний ефект» масового настрою і виливаються в безліч дій, які й реалізують ці події [5, с. 106-107]. Кризові явища на межі століть, очевидно, пов'язані з вивільненням стихійної складової природи людини там і тоді, де і коли ціннісні й світоглядні основи, які підтримували суспільний порядок в попередньому столітті, піддаються критичному перегляду, тоді як нові ще не стали загально визнаним чинником наступної солідаризації суспільства. Кризові явища міжнародного правопорядку на межі ХХ – ХХІ століть, також мають в основі посилення стихійної складової, як і на межі попередніх століть, але в масштабах, які ще не знала історія. Зусилля ООН, спрямовані на збереження здобутків другої половини ХХ століття, блокуються спонтанними соціальними рухами перехідного періоду, особливості якого усвідомлюються в доктрині міжнародного права повільно, фрагментарно і поверхнево. В цьому сенсі видається евристичною увага до досвіду формування Версальсько-Вашингтонської системи міжнародних відносин (системи Ліги Націй) [6-8], яка утворилася як відгук на фундаментальні соціальні й геополітичні зрушення на межі ХІХ-ХХ століть. Ці дослідження виявляють наявність історичних паралелей між періодом формування системи Ліги Націй і сучасним періодом. При цьому, на тлі переважно критичних характеристик власне геополітичного виміру міжнародного правопорядку, заснованого Паризькою і Вашингтонською міжнародними конференціями зусиллями дипломатів, істотно обтяжених світоглядом попереднього століття, залишається поза увагою важливі здобутки в царині кодифікації міжнародного повітряного права, яке, зусиллями спеціалістів нової генерації вже в період між двома світовими війнами забезпечила бурхливий розвиток авіації одразу на рівні міжнародного співробітництва.

Аналіз досліджень і публікацій. Виходячи з розуміння властивостей людського розуму, відповідальних, з одного боку, за отримання

знань, з іншого – за визначення правил регулювання суспільних відносин, вперше системно викладених І. Кантом [4, с. 627-668], а також з огляду на емпірично зафіксовані факти посилення кризових явищ на межі століть, які демонструють ознаки «самоздійснюваних процотв», досліджених, зокрема, представником скандинавської соціологічної школи Я. Е. Карлсеном [2, с. 102-104] дається аналіз формування міжнародного повітряного права в загальному процесі розробки основ першого універсального міжнародного правопорядку під егідою Ліги Націй, дослідженому, зокрема, в роботах С. Бекера, В. В. Водовозова, А. Циммермана, Д. Джексона, Р. М. Ілллюхіної, А. І. Дмитрієва, К. С. Колесніченко та інших авторів [6, с. 183-214]. Становлення міжнародного повітряного права на початку ХХ ст. висвітлено в роботах Є. А. Коровіна, Е. Ліпсона, В. С. Грязнова, Ю. Н. Малєєва, В. Д. Бордунова [7, с. 10-12]. Питання фрагментації міжнародного права вичерпно розкрито в доповіді дослідницької групи Комісії з міжнародного права ООН, на чолі з Марти Коскеньємі [3].

Мета роботи полягала у висвітленні позитивного досвіду першої кодифікації міжнародного повітряного права в Паризькій конвенції про регулювання повітряних сполучень 1919 р., прийнятій на Паризькій мирній конференції в процесі розробки основ першого універсального міжнародного правопорядку після під егідою Ліги Націй.

Виклад основного матеріалу. Визначення співвідношення констант і перемінних величин, як метод природничих наук, має використовуватися і гуманітаріями, особливо при визначенні глобальних закономірностей динаміки макромасштабних соціальних явищ, до яких безумовно, відноситься як становлення універсального міжнародного права, так і розвиток окремих його галузей. Найважливіші принципи організації універсального міжнародного правопорядку, закладені після першої світової війни, залишаються й донині константами міжнародного права [3, с. 30]. Заснування нового міжнародного правопорядку торкнулися і міжнародного повітряного права, яке виявилось одним з авангардних на той час напрямків регу-

лювання мирного міжнародного співробітництва.

Правопорядок доби Ліги Націй визнається прикладом високого ступеня впорядкованості міжнародних відносин на інституційних основах міжнародного організації, впорядковуючим чинником для якого вперше в історії людства було визнано систему договорів між державами [6, с. 5]. При всій непрезентабельності своєї кодифікованої основи, незрівнянної з сучасним міжнародним правом ні за обсягом, ні за різноманіттям, кодифікація вже в той час стала однією з констант, яка визначає зміст міжнародного публічного права. На Паризькій мирній конференції 1919-1920 рр. крім п'яти мирних договорів держав, що перемогли, з переможеними державами і Статуту Ліги Націй, було прийнято Паризьку конвенцію про регулювання повітряних сполучень від 13 жовтня 1919 р. (далі Конвенція) [7, с. 63]. Ще на початку ХХ століття розвиток авіації активізував дискусію стосовно статусу повітряного простору. Теорію «свободи повітря», яка відносила повітряний простір до категорії «res omnium communis», тобто до об'єктів спільного користування, обґрунтував П. Фошіль в 1904 році, який вважав, що літальні апарати можуть вільно, не зважаючи на кордони держав, пересуватися на висотах, що перевищують висоту Ейфелевої вежі (330 м) [7, с. 62]. Використання авіації у військових цілях під час I-ї світової війни довели невідповідність принципу «свободи повітря» вимогам часу. Альтернативним підходом став принцип суверенітету держави над її повітряним простором.

Глава 1 Конвенції «Загальні принципи», передовсім, закріпила повний і винятковий суверенітет кожної держави стосовно повітряного простору над її територією, включаючи територіальні води (ст. 1) [9]. Цей принцип, після того, як чинність Паризької конвенції 1919 р. була припинена, відповідно до ст. 80 Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р. (чинна з 4 квітня 1947 р.), продовжує діяти, відповідно до статей 1 і 2 Чиказької конвенції. Це ж стосується й низки інших положень, що вперше стали міжнародними нормами, кодифікованими в Паризькій конвенції. Відповідно до ст. 2 Паризької конвенції,

кожна з договірних держав бере на себе зобов'язання надавати в мирний час повітряним суднам інших договірних держав свободу безпечних польотів над своєю територією при умові дотримання положень Конвенції і правил, встановлених державою, повітряний простір якої використовується, також кожна держава з міркувань безпеки може тимчасово забороняти польоти над її територією або виділяти заборонені для польотів іноземних суден зони. Стосовно реєстрації суден, в Конвенції чітко визначено принцип, відповідно до якого повітряні судна мають національність держави, в реєстрі якої вони внесені (ст. 6). Жодна особа не може бути зареєстрована в якості власника повітряного судна, якщо вона не має національності держави, в якій це судно зареєстроване (ст. 7). Під час міжнародних польотів кожне повітряне судно зобов'язане мати національний знак і знак реєстрації а також свідоцтво власника судна (ст. 10). Повний перелік бортових документів і вимоги до них визначено в окремій главі (глава V ст. 19-25) і додатках.

Відповідно до ст. 34 Конвенції було засновано Міжнародну комісію з аеронавігації, підпорядковану Лізі Націй. Головним завданням комісії було сприяти реалізації і дотриманню положень Конвенції, для чого вона своїми актами могла уточнювати, конкретизувати й узгоджувати організаційні, технічні, юридичні та організаційні вимоги Конвенції та її додатків. Для Західної півкулі аналогічні функції виконувала заснована в 1927 р. Постійна американська авіаційна комісія з штаб квартирою і Лімі [10].

Спеціальні положення, що конкретизували і роз'яснювали правила в окремих аспектах аеронавігації, були викладені у восьми додатках (А-Н) до Конвенції, причому, додаток G, присвячений різноманітним питанням метеорології, сам складався з десяти окремих текстів (G.1-G.10). Назви цих додатків дають уявлення про спектр питань врегульованих Конвенцією: додаток А «Знаки, що наносяться на повітряні судна, і позивні сигнали»; додаток В «Свідоцтво про придатність до польотів»; додаток С «Журнали повітряних суден»; додаток D «Правила про вогні і сигнали. Правила повітряного руху»; додаток Е «Персонал управління»; додаток F «Польотні

карти і знаки»; в додатках G1-G10 викладено правила обміну метеоданими; додаток Н «Митний контроль» [9]. Перенесення в додатки спеціальних питань став, завдяки Паризькій конвенції 1919 р., одним з найбільш поширених методів кодифікаційного процесу.

Паризька конвенція 1919 р. стала добре зробленою авторитетною основою для подальшого розвитку, модернізації й урізноманітнення масиву кодифікованих норм не лише для міжнародного повітряного права, вона виявилася джерелом багатьох новацій для міжнародного права в цілому. На відміну від майбутньої Чиказької конвенції 1944 року, Паризька конвенція не окреслює дію своїх норм виключно колом повітряних суден цивільної авіації, таке поняття взагалі в ній ще не знайшло свого кодифікованого втілення. Так, додаток D, що починається з визначень основних понять, поділяє повітряні судна, що підпадають під дію Конвенції, на аеростати і аеродини: аеростат (дирижабль чи повітряна куля) визначається як повітряне судно, що тримається в повітрі статично; аеродин – як повітряне судно, важче повітря, що утримується динамічним опором, внаслідок дії повітря на його поверхні: літак визначається як аеродин, оснащений пристроєм, що його рухає, опір якого забезпечується аеродинамічним впливом на поверхні, нерухомі при одному й тому ж режимі польоту (пп. а)-е)) [9]. В Розділі I «Правила видання і продовження свідоцтв» додатку Е розрізняються свідоцтва для персоналу різних літальних апаратів: а) суден, які є засобом публічного транспортування, що забезпечується підприємством повітряного транспорту; б) суден, що використовуються для промислових і комерційних цілей з метою отримання прибутку, і не призначені для перевезень, визначених у п. а); в) повітряних суден для туризму.

Класифікація свідоцтв в цьому додатку (Е, Розділ II), дає змогу уявити собі тогочасний льотний склад, виділяючи такі їх категорії: 1. Для пілотів аеродинів, з підкатегоріями: а) для туризму і б) для публічного транспорту та в) для інших повітряних робіт; 2. Для пілотів вільних аеростатів; 3. Для пілотів дирижаблів (3, 2 і 1 класу); 4. Для навігаторів (2 і 1 класів);

5. Для радіотелеграфістів; 6. Для радіотелефоністів; 7. Для бортмеханіків [9].

Ще одним цікавим положенням додатку Е є Розділ III «Загальні умови для отримання і продовження посвідчень», в якому вражає те, що в міжнародному документі, присвяченому регулюванню повітряних сполучень, в якості правил огляду претендентів на отримання свідоцтв наводяться такі медичні подробиці, детальність яких поступається, можливо, лише детальності характеристик метеорологічних умов в додатках G1-G10. Додаток Е передбачає також санкції для кандидата, що неправдиво ознайомив комісію зі своїми медичними показниками: «неправдива заява тягне анулювання виданого свідоцтва з доведенням всіх обставин справи до відома уряду договірної держави, національність якого має зацікавлена особа (§ 7.1) [9]. На Міжнародну комісію з повітряних перевезень додаток Е покладає доопрацювання подробиць і мінімальних умов видання свідоцтв. Це ж стосується і «Всесвітньої системи польотних знаків», викладених в додатку F.

Величезний масив кодифікованих норм присвячено в конвенції питанням метеорології, викладеним в додатках G1-G10. Кодифікація цих положень супроводжується відсилками до нормативів Міжнародного метеорологічного комітету. В додатку Н Конвенції досить ретельно розроблено правила, пов'язані з проходженням митних формальностей. «Загальні положення» додатку Н конкретизують принцип суверенітету держави над її повітряним простором, відповідно до яких: 1) будь-яке повітряне судно під час польоту повинно в будь-який момент підкоритися наказу митних чи поліцейських органів тієї держави, над територією якої здійснюється політ, незалежно від того, даються вони з землі чи з повітряного судна; 2) з метою здійснення контролю, митні агенти чи інші представники влади можуть здійснювати огляд будь-якого повітряного судна та його вантажу; 3) повітряне судно, що вилітає за кордон чи прибуває з-за кордону, повинно вилітати чи прибувати лише через митний чи інший, спеціально вказаний владою, аеродром (пп. 1-3). Далі додаток визначає основні правила проходження митних процедур та документи, що по-

даються командиром судна митним органам. Наводяться також уніфіковані форми декларування для різних типів міжнародних перевезень (п. 8).

Паризька конвенція 1919 р. охопила всі актуальні на той час питання, пов'язані з аеронавігацією, багато яких (проходження митних формальностей, рятувальні заходи тощо) не стосуються її безпосередньо: вперше кодифіковані в Конвенції, вони надалі отримали спеціальні кодифіковані джерела. Важливим досягненням Конвенції стало те, що ній вперше акумульовано досвід двосторонніх домовленостей з багатьох аспектів міжнародного співробітництва, які ще не мали спеціальних джерел у вигляді багатосторонніх міжнародних договорів. Передбачене і право договірних держав укладати двосторонні домовленості як з державами - членами конвенції, так і з недоговірними державами (ст. 5).

Конвенція стала також основою наступних багатосторонніх договорів для регулювання комерційних авіаперевезень: приватна ініціатива в сфері координації цих питань реалізувалася в заснуванні 28 серпня 1919 р. в Гаазі Міжнародної Асоціації Авіаперевезень (International Air Traffic Association, IATA); кодифіковану основу у вигляді міжнародного договору правила комерційних авіаперевезень отримали з прийняттям Варшавської конвенції з уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р., в якій було визначено стандартні вимоги до перевізних документів та уніфіковано процедури їх оформлення.

Вплив на систему міжнародного права Паризької конвенції 1919 року, виявилася значно тривалішим і ефективнішим, ніж система домовленостей геополітичного характеру, що складала основний зміст договорів Версальсько-Вашингтонської системи. Багатоплановість завдань з розбудови нового міжнародного правопорядку після I-ї світової війни, ускладнювалася для держав-засновників Ліги Націй різноманітністю їх геополітичних інтересів, а також потужним впливом ідей, які протиставляли інтереси держав, класів етнічних меншин і титульних націй та інших соціальних груп. З

різноманіття проектів майбутнього правопорядку, Комісія з вироблення Статуту Ліги Націй взяла до розгляду лише три: американо-британський, французький і італійський [6, с. 29-30]. До повноцінного їх узгодження так і не дійшло, хоча В. Вільсон перероблював кілька разів свій проект (американо-британський), враховуючи деякі істотні положення інших проектів. Як зазначає К.С. Колісніченко, проекти Статуту Ліги Націй відображали, передусім, стратегічні лінії зовнішньої політики окремих держав, ... не було єдиної магістральної концепції Ліги Націй як міжнародного об'єднання нового типу [6, с. 41]. Істотною вадою всієї договірної основи Версальсько-Вашингтонської системи стало те, що стратегічний за характером Статут Ліги Націй був обтяжений конкретними положеннями післявоєнного устрою, чому сприяло загальне рішення, що Статут буде невід'ємною складовою п'яти мирних договорів, цілі яких були обмежені короткотерміновими цілями [6, с. 43]. Ще однією парадоксальною ситуацією, що мала важливі негативні наслідки, стало те що Німеччина, яка підписала Версальський договір, складовою якого став Статут Ліги Націй, не отримала членства в Лізі (до 1926 р.). Крім того Статут не містив повної заборони війни, вичерпного переліку невідчужуваних прав людини та чітко визначеного обов'язку держав не допускати їх порушення [6, с. 181]. Ці та інші напрямки вимагали подальшого доопрацювання і, очевидно, певного історичного досвіду, який би, серед іншого, змінив непоступливість урядів і інерцію колективної психології, яка насильство і примус розуміла в якості основних чинників успішності – як в міждержавних, так і в міжособистісних відносинах, що спостерігається і в колективній психології деяких націй сучасного перехідного періоду.

Висновки. Досліджені матеріали дозволяють констатувати становлення вже в системі Ліги Націй міжнародного повітряного права, як найбільш зрілої галузі в сфері мирного міжнародного співробітництва. Паризька конвенція 1919 р. разом із додатками заклала основи багаторівневого регулювання повітряних сполучень, залучаючи в цей процес нормотвор-

чу діяльність інших міжнародних установ, двосторонні домовленості держав та визначаючи правові основи для приватно-правових відносин в сфері авіаційних сполучень. Натомість зусилля засновників Ліги Націй з формування універсального міжнародного правопорядку виявили низку слабких місць, які можна обумовити як невизначеністю політичних домовленостей при підготовці Статуту Ліги Націй і мирних договорів, так і недоліками кодифікації і наступної реалізації цих домовленостей. Спільна воля провідних держав організувати міжнародний правопорядок на основі міждержавних домовленостей під егідою ефективної міжнародної установи була повноцінно реалізована лише після другої світової війни з прийняттям Статуту ООН, в якому, зокрема, було чітко визначено верховенство його норм над іншими договірними нормами (ст. 103 Статуту ООН), обов'язковість для держав-членів резолюцій Ради безпеки стосовно дій при загрозі миру, порушення миру і актів агресії (ст. 25 і Розділ VII Статуту ООН) та інші важливі положення. Міжнародний правопорядок другої половини ХХ століття під егідою ООН виявився останнім «позитивним внеском позитивізму» в теорію і практику правового регулювання міжнародних відносин. Сучасні теорії праворозуміння визнаючи багаторівневність акторів правотворчості в міжнародних відносинах замість характерного для позитивістського праворозуміння формального вибору одного з таких рівнів (тобто держави) в якості привілейованого, визнають найбільш важливим засобом врегулювання конфлікту у правозастосуванні норм різного рівня правотворчості правила процедури їх узгодження в кожному конкретному випадку.

Література

1. *Scelle J.* *Precis de droit des gens* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.google.com.ua/search?q=ж.+сцелле&>
2. *Pyvovar Y., Radzivillo O., Sopilko I., Pyvovar I.* *Coordination of Fragmentation within the International Air Law.* *International Journal of Engineering & Technology (UAE), Vol. 7, No 3.30: Special Issue 30, 2018.* pp. 280-283. DOI: <http://dx.doi.org/10.14419/ijet.v7i3.30.18260>

3. *Fragmentation of international law: difficulties arising from the diversification and expansion of international law* / United Nations // Report of the Study Group of the International Law Commission / A/CN.4/L.682/13 april 2006 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: untreaty.un.org/ilc/reports/2006/chp11.pdf

4. *Реале Дж.*, Антисери Д. Западная философия от истоков до наших дней. Том 3. Новое время. – ТОО ТК «Петрополис», 1996. – 736 с.

5. *Карлсен Я. Э.* Самоосуществляющееся пророчество // Теория и методы в социальных науках / под ред С. Ларсена; пер с англ. – М.: МГИМО; РОССПЭН, 2004. – С. 102-114.

6. *Колісниченко К. С.* Ліга Націй у розвитку міжнародного права: монографія / К. С. Колісниченко; за наук. ред. д.ю.н., проф. А. І. Дмитрієва. – Одеса: Фенікс, 2011. – 234 с.

7. *Бордунов В. Д.* Международное воздушное право: учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ Авиа-бизнес; Изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с.

8. *Дмитрієв Ф. І.* Історія міжнародного права / Ф. І. Дмитрієв, Ю. А. Дмитрієва, О. В. Задорожний. – К., 2008. – 383 с.

9. *Конвенція о регулюванні воздушных передвижений.* Париж, 13 октября 1919 г. / Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР. – М.: Ред.-Издат. Отдел Аэрофлота, 1935 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://docs.cntd.ru/document>

10. *Нерадько А.* К 70-летию Чикагской конвенции [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.aex.ru/docs/3/2014/12/5/2158

References

1. *Scelle J.* *Precis de droit des gens* [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: <https://www.google.com.ua/search?q=zh.ssel&>

2. *Pyvovar Y., Radzivil O., Sopilko I., Pyvovar I.* Coordination of Fragmentation within the International Air Law. *International Journal of En-*

gineering & Technology (UAE), Vol. 7, No 3.30: Special Issue 30, 2018, pp.280-283. DOI: <http://dx.doi.org/10.14419/ijet.v7i3.30.18260>

3. *Fragmentation of international law: difficulties arising from the diversification and expansion of international law* / United Nations // Report of the Study Group of the International Law Commission / A/CN.4/L.682/13 april 2006 [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: untreaty.un.org/ilc/reports/2006/chp11.pdf

4. *Reale Dzh.*, Antiseri D. Zapadnaya filosofiya ot istokov do nashih dney. Tom 3. Novoe vremya. – ТОО ТК «Petropolis», 1996. – 736 s.

5. *Karlsen Ya. E.* Samoosuschestvlyayuscheesya prorochestvo // Teoriya i metody v sotsialnyih naukah. / pod red S. Larsena; per s angl. – М.: МГИМО; ROSSPEN, 2004. – С. 102-114.

6. *Kolisnichenko K. S.* Liga Natsiy u rozvitku mizhnarodnogo prava: mnogorafiya / K.S. Kolisnichenko; za nauk. red. d. yu. n. prof. A. I. Dmitrieva. –Odesa: Feniks, 2011. – 234 s.

7. *Bordunov V. D.* Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo: uchebnoe posobie. – М.: НОУ ВКШ Авиа-бизнес; Изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с.

8. *Dmitriev F.I., Dmitrieva Yu.A., Zadorozhny O.V.* Istoriya mizhnarodnogo prava. – К., 2008. — 383 s.

9. *Konventsiya o regulirovanii vozdushnyih передвижений.* Parizh, 13 oktyabrya 1919 g. / Glavnoe upravlenie grazhdanskogo vozdushnogo flota pri SNK SSSR. – М.: Red.-Izdat. Otdel Aeroflota, 1935 g. [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu <http://docs.cntd.ru/document>

10. *Neradko A.* K 70-letiyu Chikagskoy konventsii [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: www.aex.ru/docs/3/2014/12/5/2158

**DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL AIR LAW
IN THE LEAGUE OF NATIONS SYSTEM**

National Aviation University
Kosmonavta Komarova Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine
E-mail: stishovit@gmail.com

Purpose: to show the International Air Law formation particularities, as a part of the new universal international-legal order under the aegis of the League of Nations. **Methods of research:** epistemological, comparative-historical, sociological and hermeneutic general-scientific and special methods. **Results:** the International Air Law codification important innovations have been shown, further determined in the practice of the international legal regulation at the universal level. **Discussion:** the problems of the multilevel sources of rule-making and the fragmentation of International Law issues solution should be based on the revealed by sociology regularities.

The article shows the peculiarities of International Air Law formation at the beginning of the 20th century as a component of the first universal international law and order under the assistance of the League of Nations, formed as a response to fundamental social and geopolitical changes at the turn of the 19th-20th centuries.

The intensification of attention to the experience of the formation of the Versailles-Washington system of international relations (the League of Nations system) is due to the existence of certain historical parallels between the transitional period of the 19th-20th centuries and the transitional period of the 20th-21st century. The tendency of the philosophical and political crises frequency on the verge of centuries is a kind of empirical generalization, at least for the history of societies that lead the chronology from AD. The more general trend is the periodic changes in the spontaneous and rational component of social processes: the attachment of crisis phenomena to the verge of centuries is due to the release of a human's nature spontaneous component, where and when the value and ideological fundamentals on which the rational organization of public relations was based in the previous century, are critically revised, and new ones have not become a recognized factor in the solidarity of a society. This tendency, in its turn, is one of the manifestations of the phenomenon that is known in sociology under the title «self-fulfilling prophecies», when many individual expectations of certain events are combined in the «cooperative effect» of the mass mood, under the influence of which the expected events are implemented.

Determined by the League of Nations fundamentals of the first universal international law and order organization remain to this day the constants of International Law. At the same time, in the light of the predominantly critical characteristics of their geopolitical dimension laid down by the efforts of diplomats substantially limited by the consciousness of the 19th century, the effective achievements of the International Air Law codification are out of the attention. Implemented for future cooperation, the Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation of October 13, 1919, adopted at the Paris Peace Conference, in the period between the two world wars ensured the rapid development of aviation at once on the level of international cooperation. The Convention with its annexes laid the fundamentals for multi-level air traffic regulation, involving in this process the rulemaking activity of other international institutions and bilateral agreements of the states, providing the legal basis for the regulation of private-law relations in the sphere of aviation communications.

Keywords: sociological legal thinking; multilevel legal regulation; fragmentation of International Law; the spontaneous and rational component of social processes; self-fulfilling prophecies; the Versailles-Washington system of international relations; the League of Nations; the Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation.