Григорів О.М.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПОЛЬОТІВ

У статті досліджуються перші спроби правового регулювання польотів повітряних куль та повітряних суден. Автор розглядає особливості становлення та розвитку законодавчої практики різних держав у сфері повітроплавання починаючи з кінця XVIII до початку XX ст. На жаль, з самого початку ери повітроплавання робилися численні спроби використання новітніх на той час технологій повітроплавання у військовій сфері. Історичним фактом є задіяння повітряних куль у часи франко-пруської війни 1870–1871 рр. Тому значна увага приділяється дослідженню перших міжнародно-правових моделей щодо використання повітряних куль у військовій галузі. Йдеться насамперед про питання правового статусу пілотів повітряних куль, які брали участь у воєнних діях. Ці питання розглядалися в ході Брюссельської конференції 1874 р. Досліджуються також проєкти доповнень до законів та звичаїв війни, які були внесені до порядку денного Гаазьких мирних конференцій 1899 та 1907 рр.

Автор приділяє значну увагу аналізу положень перших законодавчих актів, спрямованих на регламентацію польотів повітряних суден. Це насамперед низка законодавчих актів земель Німеччини. Завдяки цим законодавчим актам, ухваленим у Пруссії, Баварії, Саксонії, вперше в історії повітряного права було врегульовано низку базових правовідносин у авіаційній сфері. Це, зокрема: порядок створення спеціальних зон, заборонених для польотів повітряних суден; порядок надання дозволів на польоти; порядок технічного огляду повітряних суден, порядок атестації пілотів повітряних суден тощо.

Всебічному дослідженню піддаються також положення спеціальних законів про повітряний рух штату Коннектикут (1911 р.) та штату Массачусетс (1913 р.), у яких уперше в рамках правової системи США було сформульовано такі галузетворчі елементи повітряного права, як визначення поняття «повітряне судно», класифікація повітряних суден, ліцензування авіаційної діяльності, реєстрація повітряних суден, санкції за порушення законодавства у повітряній сфері.

Ключові слова: повітряна куля, повітряне судно, закон про повітряний рух, реєстрація повітряного судна, заборонені для польотів зони.

Постановка проблеми. Початок ери повітроплавання наприкінці XVIII ст. та наступне бурхливе зростання використання повітряних куль для повітряних польотів потребували усунення правових прогалин у регулюванні цього нового виду діяльності людини, пов'язаного з використанням повітряного простору. Ще більший суспільний резонанс викликали спроби використання повітряних куль у військовій сфері. Практичне використання повітряних куль у ході франко-пруської війни 1870–1871 рр. спонукало юристів-міжнародників докласти зусиль для вироблення міжнародно-правової моделі з регламентації використання повітряних куль під час воєнних дій. Надалі з появою літальних апаратів виникла необхідність правової регламентації польотів повітряних суден, що не тільки змусило законодавців різних держав узятися за розробку спеціальних законів у авіацій-

ній сфері, але й стало поштовхом до виникнення нової галузі права – повітряного права.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання становлення та розвитку правової регламентації польотів повітряних куль та повітряних суден досліджували такі вчені, як Дуен У. Френел, Ю.В. Ключніков, В.Е. Грабарь, І.С. Перетерський, Е.В. Мен, Л.І. Шиф, А.А. Ергот, А.А. Козловський, З.І. Боярська та ін. Проте дослідження названих учених не розкривають усіх особливостей розвитку як повітряного, так і міжнародного повітряного права, тому ця тематика не втрачає своєї актуальності.

Постановка завдання. Метою статті є визначення основних етапів та особливостей становлення і розвитку законодавчої та міжнародно-правової практики у сфері повітроплавання та польотів повітряних суден.

Виклад основного матеріалу. Історія підкорення людством повітряного океану і досі викликає численні суперечки, однак дата початку ери повітроплавання у більшості дослідників сумнівів не викликає. Безсумнівним фактом є те, що 5 червня 1783 року у місті Анноні (Франція) брати Жозеф та Етьєн Монгольф'єр здійснили публічний запуск винайденого ними літального апарату, який назвали повітряною кулею. Через деякий час, 19 вересня 1783 р., над Версалем було здійснено запуск повітряної кулі, названої на честь винахідників «Монгольф'єр». До речі, першими повітряними «пасажирами» були півень, качка та вівця. Запланований братами Монгольф'єр політ повітряної кулі з людьми на борту викликав широку дискусію у французькому суспільстві. Зважаючи на тогочасні досить різнобідні знання про властивості атмосфери, висловлювалися пропозиції, що першими аеронавтами мають стати злочинці, засуджені до страти. На щастя, таку ідею було відкинуто, і вже 21 листопада 1783 р. представники французької аристократії Жан-Франсуа Пілатр де Розьє та маркіз д'Арланд здійснили свій знаменитий політ тривалістю 20 хвилин, який і ознаменував відкриття ери повітроплавання [1, с. 45–46; 2, с. 62–63].

Таким чином, цілком закономірно, що саме у Франції з'явилися перші нормативні акти, які регулювали польоти повітряних суден. Рівно через рік після перших польотів, 23 квітня 1784 р., паризька поліція видала указ, який забороняв використання куль, що нагріваються спиртами та іншими небезпечними у пожежному відношенні речовинами. Крім того, будь-який політ мусили узгоджувати у відповідному порядку.

У 1786 р. вийшов указ імператора Леопольда II, який передбачав штрафи для повітроплавців, що порушували встановлений порядок польотів, а також обов'язок відшкодування за спричинені аеростатами збитки [3, с. 46].

Аналогічний указ був виданий у 1784 р. у Російській імперії імператрицею Катериною II, який вводив заборону на польоти повітряних куль у період з 1 березня по 1 грудня у зв'язку з небезпекою пожеж [4, с. 8]. До речі, ця заборона тривала до початку царювання Олександра Першого, коли з дозволу самого Государя іноземці стали показувати повітроплавальне мистецтво.

Надалі у Росії з 1881 р. почав працювати Повітроплавальний відділ Імператорського російського технічного товариства. Якраз відставання в авіаційній сфері пояснювалося орієнтацією уряду Росії на створення повітроплавальних

літальних апаратів, таких як аеростати, дирижаблі, теплові кулі [5, с. 280].

На жаль, початок ери повітроплавання ознаменувався характерним для всіх епох нашої цивілізації інтересом практичного застосування досягнень технічного прогресу у військовій сфері.

Уже в 1783 р. військовий інженер Мен'є подав до Французької Академії Наук твір «Про застосування аеростату для військових цілей». Коли ж невдовзі потому Франція була втягнута у війну, відомий математик Монж у 1793 р. запропонував Комітету Суспільного Порятунку використати аеростати для цієї війни. Спеціальна Комісія, створена Комітетом, до якої увійшли видатні вчені – Монж, Бертолле, Шаптал – запропонувала використати для війни прив'язані аеростати як спостережні пункти. Спроби застосування аеростатів у війні робилися й протягом XIX століття. Найбільш відома з них спроба австрійців у 1849 році під час облоги Венеції закидати місто бомбами. Спроба виявилася невдалою, тому що вітер спрямував кулі не на обложених, а на здійснюючих облогу [3, с. 47].

У наступні десятиліття повітроплавальна техніка досягла «нових успіхів» у військовій сфері. Під час війни 1870–71 рр. широке застосування вже у Франції отримують кулі, які вільно підіймаються. За період часу з кінця вересня 1870 р. по січень 1871 р. з обложеного Парижа вилетіло 64 кулі, що мали у своїх корзинах 64 аеронавтів, 91 пасажир, 354 поштові голуби і близько трьох мільйонів листів. З числа цих куль 56 більш-менш вдало досягли мети, дві загинули в морі, одна приземлилася в Норвегії, а п'ять потрапили до рук німців.

Захопивши в полон декількох французьких повітроплавців, німці змушували їх тривалий час голодувати, ганяли пішки з місця на місце, не звертаючи уваги на те, що у деяких під час падіння на землю виявилися зламаними або пораненими ноги, і, зрештою, засудили нещасних до смерті. Відповідальність за таке нелюдське поводження з ворогами-героями значною мірою покладається на Бісмарка, який заявив у своєму листі до представника Північно-Американських Сполучених Штатів у Парижі, що всіх ворожих повітроплавців буде «судити за законами війни» [6, с. 10–11].

Таким чином, як стверджує більшість дослідників, якраз цей випадок став поштовхом для активізації колективних зусиль представників різних країн у розробці міжнародно-правових норм, пов'язаних з використанням повітряних куль під час війни.

Безумовно, першим кроком у цьому напрямі є Проект Декларації про закони і звичаї сухопутної війни, розроблений у рамках Брюссельської конференції 1874 року. Згідно з положеннями статті 22 Проекту «особи, яких посилають на повітряних кулях для передачі депеш й узагалі для підтримки зв'язку між різними частинами армії чи територій», не повинні вважатися шпигунами (лазутчиками). Хоча, на думку низки юристів, у тому числі і представника німецької школи повітряного права А. Мейєра, така стаття, виходячи з обмеженого трактування «шпигунства», була сформульована не авторами Проекту [7, с. 1446].

На думку російського дослідника Ю.В. Ключнікова, ця прогалина була надалі усунена в Проекті, розробленому Гентським Інститутом міжнародного права у 1880 р. У рамках цього Проекту (ст. 21, ст. 24) передбачалося, що невійськові повітроплавці, які отримали пропозицію спостерігати за ворогом чи підтримувати зв'язок між різними частинами армії чи території у разі їх захоплення, є військовополоненими [6, с. 147–148]. На жаль, ця пропозиція не отримала підтримки в рамках наступних конференцій, присвячених цьому аспекту ведення бойових дій.

Надалі Гаазька конференція 1899 р. доповнила Положення про закони і звичаї сухопутної війни відповідним пунктом, який пропонував таке: «договірні держави погоджуються заборонити строком на 5 років метання снарядів і вибухових речовин з повітряних суден чи за допомогою інших подібних способів». Ця досить «м'яка» пропозиція щодо обмеження «бойового застосування повітряних куль», як відомо, викликала низку суперечок у ході другої Гаазької конференції 1907 р. і не знайшла закріплення в ст. 25 Декларації. На думку автора, цей результат цілком законмірний, адже станом на 1907 рік більшість сучасників розуміли, що ера повітроплавання йде в історію і починається ера авіації.

Виходячи саме з цього факту, цікавими видаються деякі аспекти німецького права. Так, згідно зі спеціальною урядовою постановою від 03.05.1909 р. було визначено нові норми стосовно як загальної відповідальності власника повітряного судна відповідно до § 276 Німецького уложення, так і відповідальності за шкоду, завдану третій особі, відповідно до § 823 Німецького уложення. Цією постановою було встановлено такі межі відповідальності власника повітряного судна: а) у разі заподіяння смерті або каліцтва кільком особам максимальна сума виплат становила 500 тис. марок (однак не більше 200 тис.

марок за кожного потерпілого); б) у разі завдання майнових збитків максимальна сума відшкодування становила 30 тис. марок [8, с. 236].

Надалі у різних частинах Німеччини з'явилася низка законодавчих актів у авіаційній сфері. Так, у Пруссії в період з 1910 до 1913 р. було прийнято декілька підзаконних актів, зокрема розпорядження Пруського Міністерства внутрішніх справ та громадських робіт про заборонені зони, про дозвіл на повітряний рух, про огляд повітряних суден та про екзамени для пілотів повітряних суден. У жовтні 1911 р. у Баварії було прийняте спеціальне розпорядження Міністерства внутрішніх справ про заборонені зони та дозвіл на повітряний рух. У Саксонії в 1913 р. прийняли Закон про примусове відчуження земель, необхідних для будівництва наземних споруд, які забезпечуватимуть повітряний рух [9, с. 288].

Інтерес викликає також законодавча практика США початку ХХ ст. Одні з перших авіаційних законів, на думку І.С. Перетерського, приймалися не на загальнодержавному рівні, а законодавцями деяких штатів [10, с. 7]. Вартим уваги є спеціальний акт, прийнятий на муніципальному рівні в м. Кіссімі (штат Флорида) 17.06.1908 р. і присвячений правилам повітроплавання. У ньому насамперед визначалися повітряні межі міста. У зазначених межах заборонялося без належного дозволу муніципалітету влаштовувати ангари та повітряні станції. Встановлювалася такса за утримання сховищ і літальних апаратів для перевезень пасажирів. Задля заохочення повітряного транспортування товарів призначені для цього апарати звільнялися від сплати такси. Заборонялося літати над вулицями міста нижче 100 футів відстані від найвищого будинку зі швидкістю понад 8 миль за годину. Зі збільшенням швидкості польоту збільшувалася висота забороненої для руху смуги. Заборонялося скидати з повітряних суден на вулиці міста будь-які речі як у рідкій, так і у твердій формах. Кожен літальний апарат мусив мати сигнальні засоби (дзвінки, свистки, ріжки), ліхтарі, парашути та ін. Порушення цих правил каралося штрафом до 500 доларів та арештом до 90 діб. Ці правила передбачали створення посади повітряного комісара, до послуг якого надавався саме аероплан [11, с. 50].

Суттєве значення для формування системи повітряного права мають положення перших законів про повітряний рух штату Коннектикут (1911 р.) та штату Массачусетс (1913 р.). Закон штату Коннектикут (англ. Act concerning the Registration, Numbering and Use of Air Ships

and Licensing of Operations thereof) [12, с. 1348–1351] від 08.06.1911 р. урегулював важливі правові аспекти повітряних польотів. Згідно зі ст.1 Закону термін «повітряне судно» означав будь-який транспортний засіб або пристрій для використання його як транспортного засобу для транспортування пасажирів та вантажів (товарів). Під «аеронавтом» розуміється будь-яка особа, яка перебуває всередині повітряного судна або будь-якого приєданого до нього пристрою і бере на себе обов'язки керування літальним апаратом під час злету, руху по курсу та зниження. Ст. 2 Закону визначає, що необхідною умовою польоту повітряного судна або його посадки на території штату є його попередня реєстрація у передбаченому цим Законом порядку і з урахуванням ст. 9, яка містить положення щодо можливості тимчасового визнання документів про реєстрацію повітряного судна та ліцензій, виданих в іншому штаті. Ст. 3 Закону визначає порядок отримання щорічної реєстрації повітряного судна в управлінні державного секретаря. Власник(и) повітряного судна у визначеному порядку подають на ім'я державного секретаря необхідні дані, в тому числі: ім'я, місце проживання, поштову (юридичну) адресу, документи про право власності на повітряне судно та ін. У разі позитивного рішення кожне повітряне судно отримує реєстраційний номер та відповідне свідоцтво (сертифікат), термін дії якого становить один рік з дня видачі. Ст. 4 Закону визначає порядок нанесення на повітряне судно реєстраційних знаків. Виходячи з вимог ст. 8 Закону, державний секретар після встановлення факту порушення вимог Закону та належного розслідування може призупинити або анулювати сертифікат про реєстрацію повітряного судна, а також будь-яку ліцензію на право керування літальним апаратом. До речі, правом на отримання ліцензії на керування повітряним судном, з урахуванням вимог ст.ст. 5–6 Закону, наділені особи віком від 21 року. Ст. 6 Закону передбачала можливість отримання трьох видів ліцензій: 1) ліцензії на керування повітряною кулею; 2) ліцензії на керування дирижаблем; 3) ліцензії на керування літаками або літальним апаратом, важчим за повітря. Закон встановлював такі збори; а) за реєстрацію кожного повітряного судна – 5 дол.; б) за здійснення перевірки та тестування кандидата на отримання ліцензії на керування повітряним судном – 25 дол. Сама ліцензія на керування, тобто відповідний документ, оцінювалась у 2 дол. Порушення норм Закону тягло за собою покарання у вигляді адміністративного штрафу у розмірі 100 дол. або обме-

ження волі на термін до шести місяців. Варте уваги те, що ст. 11 Закону передбачала відповідальність за шкоду, заподіяну повітряним судном будь-якій особі, як аеронавта, який керував цим судном, так і його роботодавця.

Закон штату Массачусетс (англ. Massachusetts Act to Regulate the Use of Aircraft) [14], ухвалений 16.05.1913 р., регламентував основні вимоги використання повітряних суден. Згідно зі ст. 1 Закону особа, яка претендувала на керування повітряним судном та/або літальним апаратом, повинна була отримати ліцензію на право керування повітряним судном за результатами екзамєну, який приймали члени спеціальної комісії. При цьому екзамєн складався з двох частин: письмової (теоретичної) та практичної. Перша частина включала як питання з аеронавігації, технічних особливостей експлуатації повітряних суден, так і знання норм законодавчих актів у сфері аеронавігації. Друга частина передбачала практичні польоти під керівництвом спеціального експерта, якого з цією метою наймала комісія штату. Ліцензійний збір за складання екзамєну та отримання ліцензії становив 5 дол. Термін дії ліцензії – 1 рік. Порядок апеляції у разі негативного рішення комісії визначено в ст. 10 Закону. Ст. 2 Закону визначала порядок реєстрації повітряних суден спеціальною комісією із застереженням, що цей порядок не поширюється на експериментальні судна. Після проходження процедури реєстрації на кожне повітряне судно оформлювався сертифікат з присвоєнням реєстраційного номера, який (розміром не менш двох футів) мав бути нанесений на борт судна, перенесення якого на інше судно заборонялося. Реєстраційний збір становив 10 дол. за кожне повітряне судно. Слід підкреслити, що ст. 3 Закону містила, мабуть, перші в світовій практиці правила повітряного руху стосовно польоту зустрічним курсом, під різним кутом, випередження та послідовного польоту. Залежно від маршруту польотів повітряних суден визначалась мінімальна висота польоту над населеним пунктом (з урахуванням кількості населення). Так, наприклад, над населеним пунктом з кількістю населення до 1 тис. осіб висота становила 500 футів, з кількістю населення понад 5 тис. осіб – 1000 футів. Встановлювалися також додаткові обмеження. Так, згідно зі ст. 5 заборонялися: а) польоти над масовими скупченнями людей (понад 100 осіб) незалежно від місця знаходження (поле, трибуна, тощо); б) навмисне скидання з повітряних суден будь-яких предметів, вибухонебезпечних предметів та ін. Польоти над спорудами та іншими об'єктами мали здійсню-

ватися з урахуванням вимог ст.ст. 6–7, тобто на такій висоті, яка мінімально забезпечувала безпеку. Також, окрім надзвичайних ситуацій, заборонялось приземлення повітряних суден на автострадах, у парках та в інших громадських місцях, причому доводити наявність такої ситуації у разі порушення цього положення мав пілот. За порушення Закону визначались санкції у вигляді: а) штрафу від 10 до 500 дол.; б) позбавлення волі від 1 до 6 місяців; в) сукупного покарання, тобто штрафу і позбавлення волі.

Першим законодавчим актом в авіаційній сфері Великобританії став Акт про повітряну навігацію 1911 р. [15], положення якого визначали можливість встановлення заборонених для повітряного руху зон. Надалі згідно з приписами Акта було видано розпорядження, які передбачали зони повітряної оборони та заборону польотів над Лондоном.

Аналогічним шляхом розвивалося повітряне законодавство Франції. Згідно з Декретом від 21.11.1911 р. (зі змінами від 17.12.1913 р.) визначався порядок повітряного руху. Цей порядок доповнювався відповідними постановами та розпорядженнями стосовно польотів над Парижем, а також вимогами до облаштування аеродромів.

Слід відзначити, що в цей період низка європейських держав, як-то: Сербія (1913), Швеція (1914) та Швейцарія, також приймають спеціальні закони, які визначають порядок польотів в їхньому повітряному просторі [10, с. 6–7].

Висновки. Отже, для початкового етапу формування правових стандартів у сфері повітро-

плавання характерним є те, що моделі правової регламентації польотів як повітряних куль, так і повітряних суден у рамках законодавчих ініціатив низки країн з'явилися набагато раніше, ніж було розроблено теоретичні та міжнародно-правові стандарти у цій галузі.

Стосовно цього періоду становлення повітряного права російський дослідник початку ХХ ст. І.С. Перетерський цілком слушно зауважував, що законодавчі акти цієї епохи не мають у своєму підґрунті необхідного матеріалу, а законодавець, ідучи навмання, часто не стільки регулює те, що вже є, скільки передбачає майбутнє.

Слід відзначити важливе теоретичне та практичне значення перших «повітряних кодексів», прийнятих у США, а саме Законів про повітряний рух штату Коннектикут (1911 р.) та штату Массачусетс (1913 р.). Саме ці законодавчі акти можуть, на думку автора, розглядатися як перші «модельні» закони у галузі повітряного права, які надалі суттєво вплинули на формування та розвиток міжнародного повітряного права. Що стосується перших кроків у створенні міжнародно-правових моделей у сфері повітряних польотів у рамках Брюссельської конференції 1874 р. та Гаазьких конференцій 1899 та 1907 рр., то вони були спрямовані на обмеження бойового застосування повітряних куль. Однак, попри зусилля міжнародної спільноти, удосконалені повітряні кулі (дирижаблі) активно використовувалися під час Першої світової війни як для бомбувань позицій супротивника, так і для атак на цивільні об'єкти, в тому числі населені пункти.

Список літератури:

1. Дуэн У. Фриер. Корни международного сотрудничества 1783–1903 гг. *ИКАО. Официальное издание международной организации гражданской авиации*, 1986. № 1. С. 45–48.
2. Коштей Е. Регулирование гражданской авиации в мире: от истории к настоящему. *Право и государство*. № 3(64), 2014. С. 62–68.
3. Грабарь В.Э. История воздушного права. *Вопросы воздушного права* : сборник трудов секции воздушного права Союза АВИАХИМ СССР и АВИАХИМ РСФСР. Выпуск 1. Москва, 1927. С. 39–56.
4. Козловський А.А., Боярська З.І. Розвиток концепції повітряного права України: історія та сучасність. *Юридичний вісник*. № 3 (12). 2009. С. 8–12.
5. Эргот А.А. Правовое регулирование деятельности авиации общего назначения (становление и развитие). *Вестник РУДН. Серия «Юридические науки»*, 2013, № 3, с. 279–288.
6. Ключников Ю. Воздухоплавание и международное право. *Юридический вестник. Издание Московского Юридического Общества*. 1916. № 14 (2) С. 144–149.
7. Meyer A. Übersicht über die Entwicklung des Luftrechts – *Jahrbuch des Völkerrechts* 1912, S. 1445–1452.
8. Мен Е.В. Вопросы воздушного страхования. *Вопросы воздушного права* : сборник трудов секции воздушного права Союза АВИАХИМ СССР и АВИАХИМ РСФСР. Москва, 1927. С. 220–241.
9. Перечень важнейших иностранных законов по гражданской авиации. *Вопросы воздушного права* : сборник трудов секции воздушного права Союза АВИАХИМ СССР и АВИАХИМ РСФСР. Выпуск 1. Москва, 1927. С. 288–290.
10. Перетерский И.С. Воздушное право. Изд. 2-е, исправленное и дополненное. *Вестник воздушного флота*. Москва, 1923. 143 с.

11. Шиф Л.И. Воздухоплавание и право Т. III. Ч. 2. Санкт-Петербург : Изд. «Воздухоплавание», 1912. 99 с.
12. Act concerning the Registration, Numbering and Use of Air Ships and Licensing of Operations thereof. *Substitute for Senate Bill. No. 37. Charter 86, Pp. 1348–1351.*
13. Massachusetts Act to Regulate the Use of Aircraft. *Textbook of Aerial Laws and Regulations for Aerial Navigation, International, National and Municipal, Civil and Military by Henry Woodhouse.* New York : Frederick A. Stokkes Company, 1920. Pp. 95–97.
14. A Bill to Provide for the protection of the public against arising from the Navigation of Aircraft. *Aerial Navigation.* London: Published by his Majesty's Stationery Office. 1911.

Grygorov O.M. FORMATION AND DEVELOPMENT OF LEGAL REGULATION OF AIR FLIGHTS

This article explores the first attempts to regulate air balloons and aircraft flights. The author considers the peculiarities of the formation and development of the legislative practice of different states in the field of aeronautics, from the end of XVIII century to the beginning of the XX century. Unfortunately, since the beginning of the era of aeronautics, numerous attempts have been made to use the latest aeronautical technologies in the military field. Usage of the air balloons for a military purpose during the Franco-Prussian War of 1870–1871 is historical fact. Therefore, considerable attention is paid to the study of the first international legal models for the use of air balloons in the military field. First of all, it concerns the legal status of air balloon pilots who participated in hostilities. These issues were addressed during the Brussels Conference of 1874. The drafts of amendments to the laws and customs of war, which were included in the agenda of the Hague Peace Conferences of 1899 and 1907, are also examined.

Author analyses the provisions of the first legislative acts aimed on the regulation of the air vessels usage. First of all those are legislative acts of the land of Germany. Due to these legislative acts concluded in Prussia, Bavaria, Saxony, first number of basic legal rights have been created in the aviation industry. Those are include: the procedure for the establishment of special no-fly zones prohibited for air vessels; the procedure for giving permission for flight; the procedure for technical inspection of air vessels; the order of certification of air vessels pilots; and others.

Author also analyses the provisions of special laws on the air traffic of the State of Connecticut (1911) and the State of Massachusetts (1913), which for the first time in legal history of the USA formulated such basic tenets of air law as the definition of the term “aircraft”, classification of aircraft, licensing of aviation activities, registration of aircraft, sanctions for violation of legislation.

Key words: air balloon, aircraft, air traffic law, aircraft registration, no-fly zone.