

DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2021.8.1.22>

PERIODYZACJA ROZWOJU PRAWA INWESTYCYJNEGO W TRANSPORCIE LOTNICZYM (POWIETRZNYM)

Iryna Dodenko

*aspirantka Katedry Prawa Gospodarczego Narodowego Uniwersytetu Prawniczego
imienia Jarosława Mądrego (Charków, Ukraina)*

ORCID ID: 0000-0002-3357-1884

dodenko.irina@gmail.com

Adnotacja. Kwestia periodyzacji regulacji prawnych określonego rodzaju stosunków społecznych stale pojawia się w literaturze prawniczej. Dziś naukowcy prawnicy podkreślają periodyzację rozwoju prawa inwestycyjnego bez określania sfery gospodarczej, dla której inwestowane są takie środki, a także rozpoczynają odliczanie od uzyskania niepodległości przez Ukrainę. Dlatego istnieje pilna potrzeba w wyznaczonych okresach rozwoju prawa inwestycyjnego. Artykuł poświęcono kwestii określenia głównych okresów rozwoju ustawodawstwa inwestycyjnego w dziedzinie transportu lotniczego w czasach ZSRR do momentu powstania niepodległej Ukrainy. Osobno rozważa się kwestię sposobu regulowania realizacji transportu lotniczego, zarówno na poziomie międzynarodowym, jak i w okresie istnienia ZSRR. Autor łączy regulację prawną transportu lotniczego z „zarodkami” realizacji sposobów inwestowania środków w określony obszar działalności gospodarczej o znaczeniu społecznym.

Słowa kluczowe: prawo inwestycyjne, inwestycje, regulacje prawne, transport lotniczy, lotnictwo cywilne, towarzystwa lotnicze.

PERIODIZATION OF DEVELOPMENT OF INVESTMENT LEGISLATION INTO AIR TRANSPORTATION

Iryna Dodenko

*Postgraduate Student at the Department of Economic law
Yaroslav Mudryi National Law University (Kharkiv, Ukraine)*

ORCID ID: 0000-0002-3357-1884

dodenko.irina@gmail.com

Abstract. The issue of periodization of legal regulation of a certain type of social relations is constantly arises in legal literature. As from now, legal scholars distinguish the periodization of the development of investment legislation without defining the economic sphere for which carry out investments, as well as begin counting from the moment of Ukraine's independence. Therefore, the economic law scholarship needs classification of the periods of development of investment legislation. The article is devoted to determining the main periods of development of investment legislation in the field of air transportation during the Soviet era until the creation of independent Ukraine. Separately, studying the issue of the regulation of air transportation, both at the international level and during the existence of the USSR. The author binds the legal regulation of air transportation with the “embryos” of the implementation of methods of investing in a particular area of economic, socially significant activities.

Key words: investment legislation, investments, legal regulation, air transportation, civil aviation, aviation partnership.

ПЕРІОДИЗАЦІЯ РОЗВИТКУ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАКОНОДАВСТВА З АВІАЦІЙНИХ (ПОВІТРЯНИХ) ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ірина Доденко

*аспірантка кафедри господарського права Національного юридичного університету
імені Ярослава Мудрого (Харків, Україна)*

ORCID ID: 0000-0002-3357-1884

dodenko.irina@gmail.com

Анотація. Питання щодо періодизації правового регулювання певного виду суспільних відносин постійно виникає у юридичній літературі. Сьогодні вчені-юристи виділяють періодизацію розвитку інвестиційного законодавства без означення економічної сфери, задля якої вкладаються такі кошти, а також розпочинають відлік із моменту здобуття Україною незалежності. Тож виникає нагальна потреба в означенні періодів розвитку інвестиційного законодавства. Стаття присвячена питанню визначення основних періодів розвитку інвестиційного законодавства у сфері повітряних перевезень за часів СРСР до моменту створення незалежної України. Особливо розглядається питання щодо порядку регулювання здійснення повітряних перевезень як на міжнародному рівні, так і в період існування СРСР. Автор пов'язує правове регулювання авіаційних перевезень із «зародками» реалізації способів вкладення коштів у певну сферу економічної, соціально значущої діяльності.

Ключові слова: інвестиційне законодавство, інвестиції, правове регулювання, повітряні перевезення, цивільна авіація, авіаційні товариства.

Вступ. Небо підкорилося людині 17 грудня 1903 р., коли літак типу біплан «Флаєр» побудований братами Райт, який офіційно визнано першим у світі апаратом, важчим за повітря, здійнявся із землі. Відтоді бере початок історія цивільної авіації найпотужнішого економічного кластеру різних держав і «привабливої» сфери для інвестування.

Перші спроби правового регулювання повітряного простору пов'язані із використанням повітряних куль у франко-німецькій війні 1870–1871 рр. Перший захід щодо вирішення питань порядку користування простором у небі – Гаазька конференція 1899 р., яка встановлювала п'ятирічний мораторій на використання повітряних куль у бойових діях, який не був поновлений Другою Гаазькою конференцією 1907 р.

Друге десятиліття ХХ ст. стало часом формування авіаційної промисловості провідних країн світу, коли на основі досвіду, накопиченого у попередні роки, відбувалося переведення виробництва авіаційної техніки з напівкустарних на індустріальні засади, розгорталася серійне виробництво літаків та авіамоторів.

Так виникла необхідність регулювання використання повітряного простору. Створення єдиного міжнародного авіаційного законодавства – реакція на швидке зростання світової промисловості в усьому світі на початку 1900-х рр. Розповсюдження літаків стало настільки великим, що до Першої світової війни створення авіаційного кодексу вважалося необхідним для захисту кожної країни. Авіаційні закони були важливими для безпеки пілота, а також забезпечення надійності національних кордонів.

Основна частина. Значна увага у юридичній науці приділялася, як вітчизняними, так і зарубіжними вченими, етапам періодизації розвитку законодавства з авіаційних (повітряних) перевезень. Слід зазначити, що переважна більшість учених і практиків, таких як А. Халецька, В. Бесєдін, О. Вовчак, П. Гайдучський, Р. Бойчук торкалися у наукових працях питання періодизації та розвитку інвестування у незалежній Україні, а М. Богуславський вивчав порядок інвестування за часів СРСР. Питанню інвестування у соціально значущу економічну сферу – повітряні перевезення – значної уваги не приділялося.

Метою статті є встановлення періодизації розвитку законодавства з повітряних перевезень у контексті інвестування через три визначені шляхи: вкладення коштів у сферу повітряних перевезень без означення процесу інвестування; унормування процесу капіталовкладень у контексті планової економіки СРСР; виокремлення розвитку законодавства із відправлення повітряних перевезень як на міжнародному рівні, так і всередині СРСР.

Методи дослідження. У дослідженні використовувалися загальні та спеціальні методи наукового пізнання: історично-правовий, діалектичний, структурно-функціональний, а також низка емпіричних методів.

Результати та їх обговорення. До Першої світової війни кілька країн підписали двосторонні угоди щодо правового статусу міжнародних рейсів, а під час війни кілька країн встановили заборони польотів над своєю територією. Після війни було укладено кілька конкуруючих багатосторонніх договорів, зокрема Паризьку конвенцію 1919 р.

У 1909 р. Велика Британія стала першою державою, котра впроваджувала державний контроль над виробництвом авіаційного транспорту. Британські закони стали реальністю, коли перший успішний політ між каналами у 1909 р. поставив під загрозу національну безпеку Великої Британії, під тиском якої була проведена перша Міжнародна конференція у Парижі. Було обговорено безліч авіаційних проблем – від суверенітету повітряного простору до поширення хвороб.

Під час Паризької мирної конференції 1919 р. було розроблено перші нормативно-правові акти щодо авіації – Паризька конвенція або Конвенція про регулювання аеронавігації – договір, що встановлює правила повітряної навігації між державами. Угоду було створено й укладено під егідою Міжнародної комісії з питань повітряного судноплавства – попередника ІКАО; сутність якої полягала у зменшенні «клаптиковості» ідеологій і правил, що відрізнялися у різних державах, визначаючи певні керівні принципи та положення.

Основні питання, які регулювала конвенція, стосувалися свободи «незагрозливого» перетину повітряного простору, права заборони на перетин повітряного простору «сумнівними» суднами та права на посадку судна. Інші принципи пов'язані з маркуванням літаків, ліцензуванням, журналами польотів і правилами повітроплавства. Міжнародна конвенція про повітряне судноплавство була першим єдиним авторитетним пунктом контракту на здійснення всіх міжнародних авіаційних справ.

Так, на Паризькій мирній конференції (Congrès de la Paix) 1919 р. було висунуто ідею міжнародного співробітництва у галузі авіації. 13 жовтня 1919 р. Конвенція про регулювання повітряного судноплавства була підписана 27 державами. Конвенцією також була створена Міжнародна комісія з повітряного судноплавства (ICAN).

До пілотованого польоту «повітря» вважалося «вільним», і жодна держава не мала влади над ним, однак національні інтереси та безпека були порушені. Це було найбільш очевидним під час Першої світової війни з розвитком літаючої машини як інструменту війни.

Конвенція визнала повний і абсолютний суверенітет держави над своїм повітряним простором; прагнення найбільшої свободи міжнародної повітряної навігації, що відповідає питанням суверенітету та безпеки держави; вимогу, щоб кожне повітряне судно мало громадянство держави-контрагента.

Крім того, конвенція передбачала безпечне ведення повітряної навігації, включаючи положення про сертифікати льотної придатності, ліцензії пілотів і міжнародні правила судноплавства, включаючи сигнали, світло, запобігання зіткнення та процедури посадки та переміщення по землі.

Оскільки США не приєдналися до Ліги Націй, а отже, і до Конвенції, правила та положення Паризької Конвенції не застосовувалися до Америки. Як результат, виникла потреба в окремій формі міжнародного співробітництва на регіональній американській основі.

Під час 5-ї Міжнародної конференції американських держав у Сантьяго, Чилі, у 1923 р. була прийнята резолюція, що передбачає створення Міжамериканської комісії з комерційної авіації для розгляду проблем, пов'язаних із авіацією. Панамериканська конвенція про комерційну авіацію була створена у Гавані 20 лютого 1928 р. (Sand, 1944: 22–24).

Роки між двома світовими війнами ознаменувалися постійним зростанням цивільної авіації як у технічній, так і у комерційній сферах, хоча політ ще не був відкритий для мас, а залишався досить ексклюзивним засобом особистого транспорту. Пошук більшої швидкості, більшої надійності та подолання більших відстаней тривав протягом цього періоду у всіх промислово розвинених державах.

Тож історично послідовними нормативно-правовими актами у сфері регулювання повітряного простору є: Мадридська (Іbero-американська) конвенція про аеронавігацію 1926 р., Гаванська (Панамериканська) конвенція про комерційну авіацію 1928 р., Буенос-Айреська конвенція 1935 р., Бухарестська конвенція 1936 р., Знаменська угода 1937 р.

Із прийняттям під час Другої світової війни Чиказької конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію» 1944 р. вказані вище нормативно-правові акти втратили силу. Учасниками конвенції з регулювання цивільної авіації сьогодні є 197 держав. 1944 р. також прийняті угоди «Про транзит» («Про дві свободи повітря») та «Про міжнародний повітряний транспорт» («Про п'ять свобод повітря»).

У кожній із держав повітряне законодавство було побудоване за однотипною схемою: основний закон про повітряне пересування і різні розпорядження, інструкції, інші підзаконні акти, що видаються державними органами, виконуючими свою діяльність у сфері авіації та повітроплавства.

Сполучені Штати Америки заклали один зі способів залучення коштів задля досягнення певного суспільного результату. У 1927 р. сім'єю Гуттенхайма було утворено фонд для «модельної авіакомпанії», щоб забезпечити успішний план, якого могли би дотримуватися всі авіакомпанії, та продемонструвати американській громадськості, що комерційне обслуговування пасажирів може бути безпечним, надійним, економічно здійсненним і навіть комфортним.

Проект буде офіційно впроваджено 4 жовтня 1927 р., коли група Гуттенхайма обрала Western Air Express як одержувача фінансування експерименту.

З цього вбачається приватний інтерес до вкладення коштів у певний вид діяльності – здійснення повітряних перевезень із метою отримання прибутку та соціального результату – провадження послуг із перевезень, а саме надання Гуттенхаймом позики на утворення першої приватної авіакомпанії. Такий інтерес уособлює сучасне розуміння інвестування у певну сферу господарської діяльності.

Подальший розвиток комерційної авіації охоплював міждержавні угоди щодо перевезення пошти, раннє регулювання цивільної авіації у США, ранню європейську авіацію, європейську авіапошту, європейську консолідацію та розширення нормативно-правових актів.

Розростання осередків «авіаційної справи» на теренах нашої держави у Києві, Одесі, Харкові, Львові у період 1900–1920 рр. спонукало ентузіастів втілювати сміливі ідеї та розробки на замовлення приватних осіб. Приватний інтерес до винаходів спонукав до вкладення коштів задля отримання певного результату – засобу пересування, що уособлює «інвестиції у класичному розумінні», де останні – це витрати на виробництво і накопичення засобів виробництва, збільшення матеріальних запасів тощо.

Слід наголосити на тому, що правове регулювання вкладень у певну сферу діяльності та галузь авіаційних (повітряних) перевезень на теренах Російської імперії, а згодом і Радянського Союзу розвивалася за власним сценарієм.

Першими нормативними актами про повітряне пересування, що заклали основи авіаційного законодавства у Радянському Союзі, можна вважати Декрет Ради Народних Комісарів РРФСР «Про повітряне пересування в РРФСР» від 17 січня 1921 р. і низку доповнюючих його наказів, інструкцій і розпоряджень, виданих Управлінням військово-повітряних сил та Інспекцією цивільного повітряного флоту.

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 та сигнали повітряних суден і про порядок здійснення польотів, затверджені Інспекцією цивільного повітряного флоту від 3 жовтня 1922 р. Правила про ведення книг повітряних суден та Інструкція про порядок здійснення митного нагляду повітряних суден, затверджені Інспекцією цивільного повітряного флоту від 12 жовтня 1922 р., Інструкція Інспекції цивільного повітряного флоту щодо здійснення польотів від 20 вересня 1923 р. та ін.

Надалі радянське повітряне законодавство, традиційно дотримуючись такої схеми побудови, складалося зі змінюючих один одного Повітряних кодексів 1932, 1935, 1961, 1983 рр., а також численних відомчих актів Міністерства цивільної авіації СРСР, предметом регулювання яких переважно були питання державного управління діяльністю цивільної авіації (Собакар, 2016: 66–72).

Слід розуміти, що можливість швидко дістатися із точки «А» до точки «Б», відсутність залізничних та автомобільних шляхів сполучення між багатьма містами союзних республік сприяли появі способів залучення коштів – «інвестуванню» з метою розвитку авіаційних товариств на теренах тодішнього СРСР. Тож виникає необхідність систематизувати способи як економічний інструмент залучення коштів, а також спроби унормувати механізм залучення матеріальних цінностей з метою розбудови сфери повітряних перевезень.

Постановою Раднаркому СРСР 26 березня 1923 р. у Харкові було утворене товариство «Укрповітрошлях» – першу авіакомпанію на теренах нашої держави, статутний капітал товариства становив

550 тисяч карбованців. Така «авіакомпанія-товариство» обслуговувала повітряні сполучення регіонального значення у напрямку Харків – Полтава – Київ, а із 1928 р. польоти дальнього прямування, такі як Харків – Тегеран. Середня вартість перельоту коштувала 46 карбованців, пасажиру надавалася можливість перевезення багажу вагою 5 кг.

Кошти на розбудову саме «Укрповітрошлях» збирали небайдужі громадяни, тож вважаємо рушійною силою вкладення коштів приватний інтерес та інтереси держави, адже авіакомпанія виконувала соціально-значущу функцію.

На території теперішньої спадкоємиці СРСР – Російської Федерації – у 1921 р. після публікації Раднаркомом РСФСР документа «Про повітряний транспорт» було утворено товариство «Главвоздухфлот», яке розпочало поштові та пасажирські рейси за маршрутом Москва – Орел – Курськ – Харків 1 травня 1921 р. літаком Сікорського «Ілля Муромець».

11 листопада 1921 р. у Берліні було створено Deruluft-Deutsch Russische Luftverkehrs AG як спільне підприємство між Радянським Союзом і Німеччиною. Компанія, чії літаки були зареєстровані як у Німеччині, так і в Радянському Союзі, розпочала роботу 1 травня 1922 р. на Fokker F.III, що літала між Кенігсбергом і Москвою. Послуга спочатку виконувалася двічі на тиждень та обмежувалася лише авіакомпанією Fokker F.III перевезенням пошти та вантажів.

3 лютого 1923 р. Раднарком затвердив плани розширення Червоного повітряного флоту, і саме ця дата була офіційно визнана початком цивільної авіації у Радянському Союзі. За постановою ЦК Компартії Радянського Союзу 8 березня 1923 р. було засновано Підприємство друзів повітряного флоту, а 17 березня 1923 р. – «Доброльот». Регулярні рейси «Доброльота» з Москви до Нижнього Новгороду почалися 15 липня 1923 р. У цей період було створено ще дві авіакомпанії: Закавія базується у Тифлісі, а Укрповітрошлях – у Харкові. Протягом 1923 р. було підписано угоду про створення підрозділу «Доброльот» із базуванням у Ташкенті, який був з'єднувальним пунктом радянської Середньої Азії. Сполучення між Ташкентом і Алма-Атою розпочалося 27 квітня 1924 р., і до кінця 1924 р. підрозділ перевіз 480 пасажирів і 500 кілограмів (1 100 фунтів) пошти та вантажів загалом за 210 рейсів.

У березні 1924 р. Доброльот почав виконувати рейси із Севастополя до Ялти та Євпаторії у Криму. Протягом 1925–1927 рр. маршрутна мережа «Доброльота» була розширена за рахунок Казані та відкрито регулярні рейси між Москвою та Харковом. Було заплановано рейси «Доброльота» до Харкова для сполучення з «Укрповітрошлях» до Києва, Одеси та Ростова-на-Дону (Wilford Rizika, 1953: 127–139).

Невдовзі після революції німецька компанія «Юнкерс» заснувала у Москві філію з виробництва літаків. Багато літаків, які використовувалися радянськими авіакомпаніями, виготовлені цією фірмою. У 1923 р. компанія «Юнкерс» уклала угоду з Радянським урядом, за якою було засновано авіакомпанію між Швецією, Радянським Союзом і Персією (Іраном).

Наприкінці 1924 р. ця компанія виконувала регулярні рейси від Баку до Ензелі та Тегерана. У 1929 і 1930 рр. під час першої п'ятирічки було створено товариство «Доброфлот». Товариство було засновано як державну організацію, що надалі слугувало загальному розвитку цивільної авіації у Радянському Союзі. У 1932 р. Товариство «Доброфлот» було реорганізовано у «Головне управління цивільного повітряного флоту».

У 1934 р. у період другої п'ятирічки Радою народних комісарів було реорганізовано Головну Адміністрацію цивільного повітряного флоту у «Аерофлот», принциповою відмінністю якого від попередніх товариств було створення 20 регіональних управлінь, котрі поєднували територію всього колишнього СРСР. Резолюцією від 19 травня 1934 р. було затверджено основні функції «Аерофлоту», до яких належали: адміністрування повітряних шляхів, проектування повітряних шляхів, створення та забезпечення функціонування навігаційних засобів, технічний нагляд та інспекція повітряних суден, авіаційних засобів і персоналу (MacDonald, 1975: 323).

Початок Другої світової війни спричинив паузу у розвитку цивільної авіації на теренах СРСР, однак уже за 4-й п'ятирічний план, як і наступні, з боку держави почалися активні вкладення коштів у розвиток цивільної авіації, що відобразилося на кількості здійснених повітряних перевезень у 1950 р. та поступовому їх збільшенні до моменту розпаду СРСР.

Слід наголосити на тому, що уряд СРСР використовував одну із форм інвестування – вкладення державних коштів у розвиток окремого сегменту промисловості – цивільної авіації. Також необхідно зазначити, що механізму, який би міг регулювати порядок державних інвестицій в окремий сегмент економіки, не виділилося, а розвиток норм інвестиційного законодавства рухався за власним сценарієм.

М. Богуславський виділяє три основні етапи розвитку інвестиційного законодавства:

– 1920–1930 рр. – намагання реалізувати іноземні інвестиції;

– 1986–1987 рр. – період активного нормотворення;

– 1990–1991 рр. – прийняття нормативно-правових актів, що визначали порядок залучення та використання іноземних інвестицій.

Досвід використання іноземних інвестицій було напрацьовано у Радянському Союзі у 20-ті рр. ХХ ст. В.І. Ленін надавав виняткового значення концесіям і змішаним товариствам як формам залучення іноземного капіталу. Багато концесійних угод було підписано із компаніями Німеччини, Англії, США, Франції та деяких інших країн, однак участь іноземного капіталу в народному господарстві країни була невеликою.

Правові основи концесійної політики були сформульовані ще у 1918 р. У перших документах уряду Радянської республіки. У цих документах, зокрема, передбачалося, що концесіонер повинен був:

- дотримуватися радянського законодавства;
- продавати частину виробленої ним продукції уряду РРФСР за ринковими цінами;
- зарубіжний капітал міг залучатися для організації державних підприємств із наданням йому як компенсації права на оренду невикористаних природних ресурсів, із наданням йому гарантій виплати відсотків на затрачений капітал, певних пільг;
- за Радянським урядом мало залишатися право участі у доходах і викупу підприємств після закінчення певного строку.

У 1922 р. були створені Концесійний комітет при Держ-плані та Комісія по змішаним товариствам при Раді праці й оборони. У 1923 р. вони були об'єднані у Головний концесійний комітет при Раді Народних Комісарів СРСР. Функції цього органу визначалися Декретом Ради Народних Комісарів від 21 серпня 1923 р. Концесійні комісії були створені при раднаркоммах союзних республік, а також при ряді наркоматів.

У 1925 р. було розширено закордонний апарат, що займався встановленням концесійних зв'язків. На додаток до вже наявних концесійних комісій у Берліні та Лондоні були створені такі ж комісії у Римі, Токію, Парижі та Стокгольмі.

Таким чином, у 20-ті рр. була створена певна організаційно-правова база для залучення іноземного капіталу, однак із політичних причин використання іноземного капіталу в СРСР не набуло свого розвитку.

Після довготривалої перерви третій етап у залученні іноземних інвестицій до економіки СРСР фактично розпочався восени 1986 р. на підставі рішення Політбюро ЦК КПРС про можливість створення спільних підприємств.

Першими нормативними актами про спільні підприємства був Указ Президії Верховної Ради СРСР від 13 січня 1987 р. «Про питання, пов'язані зі створенням на території СРСР і діяльністю спільних підприємств, міжнародних об'єднань та організацій за участю радянських та іноземних організацій, фірм та органів управління».

Указом Президента СРСР від 26 жовтня 1990 р. «Про іноземні інвестиції в СРСР» було визначено основні напрями регулювання іноземного інвестування.

10 грудня 1990 р. Верховною Радою СРСР були прийняті Основи законодавства про інвестиційну діяльність у СРСР. У них було визначено коло можливих суб'єктів інвестиційної діяльності, встановлено основний правовий документ, який мав регулювати взаємовідносини між суб'єктами інвестиційної діяльності – договір (угоду), передбачено положення про гарантії прав інвесторів і захист інвестицій.

Останнім істотним правовим актом у сфері іноземного інвестування, прийнятим органами Союзу РСР, був Указ Президента СРСР від 17 серпня 1991 р. «Про забезпечення заставою зобов'язань, що виникають при здійсненні іноземних інвестицій в СРСР». У цьому акті передбачалося, що зобов'язання, які виникають під час здійснення іноземних інвестицій в СРСР, можуть забезпечуватися заставою будь-якого майна (у тому числі майнових прав), за винятком майна, котре відповідно до законодавства Союзу РСР і союзних республік не може відчужуватися (Богуславский, 1993: 6).

Висновки. Розростання осередків авіаційної справи у період 1900–1920 рр. на території України (тоді – Російської Імперії, а згодом СРСР) спонукало до створення засобів пересування на замовлення приватних осіб, що уособлювало «зачатки» інвестування, тобто вкладення коштів у певну ідею або розробку з метою створення певного засобу виробництва або ж отримання результату у вигляді літального апарата.

Можна виділити три шляхи становлення інвестиційного законодавства у сфері повітряних перевезень, які нерозривно пов'язані: вкладення коштів у сферу повітряних перевезень без чіткого законодавчого означення процесу інвестування; спроби унормування процесу капіталовкладень у контексті планової економіки та безпосередній розвиток законодавства із відправлення повітряних перевезень як на міжнародному рівні, так і всередині СРСР.

Слід наголосити на тому, що тогочасний уряд СРСР не виокремлював нормативно-правові акти щодо правового регулювання способів вкладення коштів – інвестування – у галузь авіаційних перевезень, а отожднював їх із п'ятирічними планами, де чітко простежується одна із форм інвестування у сучасному розумінні – державні інвестиції (внутрішні інвестиції). Окрім того, державою активно використовувалися форми інвестування у вигляді вкладення коштів у товариства, а згодом об'єднання таких товариств, як об'єднання капіталів.

Беручи за основу законодавчо не закріплену форму інвестування, вкладення коштів державою у певні сфери економіки, приватний інтерес осіб та об'єднання капіталів декількох держав, можемо виділити історичні етапи становлення інвестиційного законодавства у сфері повітряних перевезень:

- 1921 р. – відправна точка у здійсненні «комерційних» польотів утворення спільного авіаційного підприємства між Німеччиною та Радянським Союзом. Використання однієї із форм інвестування – об'єднання капіталів і створення товариства «Главвоздхпуть».

- 1923 р. – створення перших авіакомпаній «Укрповітрошлях», «Доброльот» і «Закавказзя», які забезпечували сполучення між Середньою Азією, Москвою, Харковом, Ялтою та багатьма іншими містами СРСР. «Укрповітрошлях» було утворено із використанням залучення коштів приватних осіб як однієї із форм інвестування. Також тоді було засновано авіакомпанію між Швецією, Радянським Союзом і Персією.

- У 1929–1930 рр. у період першої п'ятирічки утворено товариство «Доброфлот», згодом реорганізоване у Головне управління цивільного повітряного флоту.

- Період Другої світової війни ознаменувався паузою у розвитку цивільної авіації, адже увага уряду СРСР була прикута до військових потужностей держави.

Період із 1946 по 1990 рр. ознаменувався розвитком законодавства з цивільної авіації та вкладення державних коштів у розвиток повітряних перевезень із урахуванням п'ятирічних планів СРСР.

Слід зауважити, що СРСР неодноразово здійснював спроби унормувати процес вкладення коштів у певні сфери діяльності без визначення пріоритетності, що у сучасному розумінні становлять інвестиції. Тож можемо виокремити:

- 1920–1930 рр. Досвід використання іноземних інвестицій із використанням концесійних угод.
- 1986 р. Довгострокова пауза в удосконаленні правового регулювання та намагання реалізувати інвестиції через спільні підприємства.
- 1987 р. Період створення нормативної бази з метою унормування відносин із іноземними учасниками економічної діяльності
- 1990 р. Указ Президії СРСР «Про іноземні інвестиції в СРСР», що регулював основні напрями іноземного інвестування
- 1991 р. Указ Президії СРСР «Про забезпечення заставою зобов'язань, що виникають при здійсненні іноземних інвестицій в СРСР».

Список використаних джерел:

1. J. Wilford Rizika. Commercial air transportation in the Union of Soviet Social Republic. *Journal of Air law and Commerce*. Vol. 20 Issue 2. 1953. P. 127–139.
2. MacDonald Hugh. Aeroflot: Soviet air transport since 1923. Puntam, 1975.
3. Sand, Peter H. An historical Survey of International Air law before the Second World War. *McGill Law Journal*. 1944. pp 24–42. Archived from the original (PDF) on 5 March 2016.
4. Богуславский М.М. Правовое положение иностранных инвестиций. Москва : СОВИНТЕРИУР. 1993. С. 6.
5. Собакарь А.О. Развитие законодательства про авиационный транспорт в Украине: историко-правовая экспозиция. *Научный вестник Днепропетровского государственного университета внутренних справ*. 2016. № 2. С. 66–72

References:

1. J. Wilford Rizika (1953) Commercial air transportation in the Union of Soviet Social Republic. *Jornal of Air law and Commerce*. Vol. 20 Issue 2. pp. 127–139 [in English].
2. MacDonald Hugh (1975). Aeroflot: Soviet air transport since 1923. Puntam. p. 323 [in English].
3. Sand, Peter H. (1944) An historical Survey of International Air law before the Second World War. *McGill Law Journal*. pp. 24–42. Archived from the original (PDF) on 5 March 2016. [in English].
4. Bohuslavskiy M.M. (1993) *Pravovoe polozhenye inostrannykh investytsiy*. Moskva : SOVYNTERIUR. 1993. p. 6 [in Russian].
5. Sobakar' A.O. (2016) *Rozvytok zakonodavstva pro aviatsiyniy transport v Ukraini: istoryko-pravova ekspozytsiia* [Evolution of legislation on aviation in Ukraine: historical-legal exposition]. *Naukovyi visnyk Dnipropetrovskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav – Scientific Bulletin of Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs*. № 2, pp. 66–72. [in Ukrainian].