

СУЧАСНА СИСТЕМА МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

УДК 341.1/8

О. Григоров, канд. юрид. наук, доц.
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

ФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ МОДЕЛЕЙ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ ПОВІТРЯНИХ ПОЛЬОТІВ

Проаналізовано міжнародно-правові моделі регламентації повітряних польотів на початку ХХ ст. У цей період, коли національне законодавство багатьох держав ще не містило механізму правового регулювання польотів як повітряних куль, так і перших літальних апаратів, важчих за повітря, у рамках міжнародних інституцій було докладено певних зусиль задля вироблення проектів міжнародних конвенцій (угод) у цій сфері. Ідеться передусім про проекти міжнародних угод, які були розроблені в рамках Інституту міжнародного права, Міжнародного юридичного комітету з авіації, Асоціації міжнародного права. Саме ці проекти, які внаслідок різних причин не були підтримані європейськими державами, стали теоретично-правовим підґрунтям для подальшого розвитку міжнародного повітряного права після Першої світової війни.

Ключові слова: повітряна куля, повітряне судно, правовий статус аеростатів, конвенція про повітряний рух, міжнародний повітряний кодекс.

Перші спроби міжнародно-правової регламентації у сфері повітроплавання були, як відомо, здійснені у зв'язку з практичним застосуванням повітряних куль під час франко-прусської війни 1870–1871 рр. Тут ідеться передусім про визнання правового статусу пілотів повітряних куль, які беруть участь у воєнних діях, та про обмеження використання повітряних куль як нового засобу ведення війни. Саме ці питання і були внесені до порядку денного Брюсельської (1874) та Гаагських (1899, 1907) конференцій [1, с. 51].

Надалі першим класичним міжнародно-правовим документом, присвяченим усебічній правовій регламентації повітроплавання, став Проект "Про правовий статус аеростатів" [2], розроблений відомим французьким юристом П. Фошилем під егідою Інституту міжнародного права (фр. Institut de Droit International), створеного у 1873 р. П. Фошиль – по суті, один із загальноновизначених фундаторів міжнародного повітряного права, стаття якого "Повітряний простір і правовий режим аеростатів" є класичною працею [3], – запропонував обговорити свій проект на Брюссельській сесії Інституту в 1902 р.

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

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

У широкому розумінні Проект передбачав свободу польотів над територіями іноземних держав, одночасно наділяючи держави відповідними правами із забезпечення оборони, боротьби зі шпигунством, здійснення санітарного й митного контролю (ст. 7). Заборонялися польоти іноземних аеростатів у зоні безпеки держави, що простягалася на 1500 м від поверхні землі. З певними винятками приватним аеростатам був дозволений вільний проліт через повітряний простір іноземної держави (ст. 8–10). Водночас Проектом установлювався порядок польоту та посадки публічних аеростатів на території

іноземної держави (ст. 11–16). Згідно зі ст. 11 Проекту публічні аеростати могли здійснювати посадку на території іноземної держави тільки з дозволу даної держави, отриманого через дипломатичні канали. Екіпажи аеростатів, перебуваючи на території іноземної держави, зобов'язані дотримуватися законів та правил даної держави. Також органи влади іноземної держави мали право огляду аеростатів. Водночас ст. 15 містила елементи екстериторіальності, закріплюючи правову формулу, що всі злочини, вчинені на борту аеростата членами екіпажу та іншими особами, підпадають під юрисдикцію держави національності аеростата. Виключення з цих положень становлять злочини проти держави, над поверхнею якої вчиняються, а саме шпигунство, порушення митних і санітарних правил. За змістом ст. 17 Проекту ці злочини підпадали під юрисдикцію цієї держави.

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

Наступною спробою вироблення універсальної, або хоча б регіональної, міжнародно-правової моделі регламентації польотів повітряних куль стала Паризька конференція, що відбувалася з 10 травня по 29 червня 1910 р. Частина передумов проведення Конференції була пов'язана безпосередньо з польотами повітряних куль. Наприклад, у період із квітня по листопад 1908 р. приблизно десять німецьких повітряних куль із двадцятьма п'ятьма пілотами, з яких половина була німецькими офіцерами, перетнули кордон і здійснили посадку у Франції [4]. У листопаді 1908 р. на дебатах у французькому сенаті низка депутатів зазначала, що авіація має суттєвий вплив на національну оборону та міжнародні торгівельні відносини, тому потрібно приділити увагу регулюванню повітряних кордонів [5]. До речі, німецькі кулі та їхні пілоти були добре сприйняті місцевою французькою поліцією й людьми там, де вони приземлилися. Однак, коментуючи інциденти, французький посол у Берліні звернув увагу уряду Німеччини на ситуацію в 1908 р., і німецька військова влада пообіцяла вжити всіх необхідних заходів для запобігання подальшим посадкам німецьких повітряних куль за межами німецьких кордонів [6]. З аналогічними проблемами зіштовхувалася більшість європейських держав-учасниць Конференції: Австро-Угорщина, Бельгія, Болгарія, Данія, Франція, Німеччина, Великобританія, Італія, Люксем-

бург, Монако, Нідерланди, Португалія, Румунія, Росія, Іспанія, Швеція, Швейцарія, Туреччина.

Основною темою дискусій у ході Конференції стало передусім визначення правового статусу повітряного простору і міжнародно-правової регламентації його використання як повітряними суднами, так і повітряними кулями. Позиції держав-учасниць Конференції щодо основних положень майбутньої конвенції були часто діаметрально протилежними. Так, сповідуючи ідею свободи повітря, представники Франції вказували, що держави водночас мають права, необхідні для самозахисту (самозбереження) та безпеки населення і його майна [7]. Велика Британія, своєю чергою, дотримувалась позиції про суверенітет держав над їхнім повітряним простором, не визнавала права мирного польоту, заперечувала встановлення загальних принципів, які передбачали би право іноземних повітряних суден рухатися над територією держави або робити посадку. Вона вказувала, що бажання сприяти розвитку авіонавігації, наскільки це можливо, має передбачати забезпечення захисту інтересів і суверенітету держав [8, с. 134]. Позиція Німеччини полягала в тому, що держави мають повний і абсолютний суверенітет у повітряному просторі над своєю територією, але повинні дозволяти повітряним суднам іноземних держав злітати, робити посадку і пролітати над територією зазначених держав [9, с. 7].

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

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

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

3) створення міжнародних авіакомпаній буде залежати від згоди зацікавлених держав [8, с. 127–128].

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

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

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

Водночас на міжнародному рівні в рамках роботи Інституту міжнародного права під час сесій у Генті

(1906), Флоренції (1908) та Парижі (1910) науковці активно обговорювали різні проекти Міжнародного кодексу повітряного руху, присвяченого правовій регламентації польотів повітряних суден. На Мадридській сесії 1911 р. як рекомендації для держав були ухвалені статті, присвячені авіації, що містили загальні принципи регламентації повітряних польотів [10, с. 24–25]. Ідеться про такі положення, як розмежування між державними і приватними повітряними суднами; правила реєстрації суден; свободи повітря, обмежені заходами самозахисту держав. Крім того, на жаль, було визнано правомірність війн у повітрі; при цьому цивільне населення і майно не мали б піддаватися більшому ризику, ніж у разі війни на суходолі чи в морі [11, с. 21].

У даний період проблемами правової регламентації повітряних польотів займалися також інші міжнародні неурядові організації. Так, Міжнародний конгрес авіонавітики у 1889 р. створив Постійну міжнародну комісію авіонавітики, сесії якої відбулись у Парижі (1900), Мілані (1906), Брюсселі (1907) та Нансі (1909). Міжнародний юридичний комітет з авіації (МЮКА), створений у Парижі в 1909 р., протягом 1911–1913 рр. підготував свій проект Міжнародного повітряного кодексу [10, с. 24]. Його основні положення передбачали свободу повітряних польотів за визнання права кожної держави на вживання заходів, необхідних для гарантування безпеки держави, її жителів та їхнього майна [12, с. 12].

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

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

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

Що стосується класифікації повітряних суден, то Кодекс поділяв повітряні судна на державні, тобто військові, митні й поліцейські повітряні судна. При цьому інші повітряні судна, які належать державі, наприклад поштові повітряні судна, віднесені до класу приватних повітряних суден. Попри те, що Кодекс наділяв військові повітряні судна правом екстериторіальності, політ і посадка таких суден, так само як і митних та поліцейсь-

ких повітряних суден, над територією іноземної держави здійснюється на підставі попереднього дозволу даної держави за умови дотримання правил повітряного пересування (ст. 38–41).

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

За аналогічною схемою здійснюється відшкодування збитку при скиданні з борту повітряного судна "предметів, речовин тощо" (ст. 17–19). Також досить цікавим з погляду розвитку міжнародного повітряного права є положення Кодексу, що регламентує питання повітряної іпотеки (ст. 50–60) та повітряного страхування (ст. 61–66).

У свою чергу, Асоціація міжнародного права у 1912 р. на сесії у Парижі створила Комітет повітряного права, діяльність якого була спрямована на розв'язання проблем правової регламентації функціонування авіації [10, с. 25]. Надалі Комітет як пропозиції для міжнародно-правового регулювання діяльності авіації висунув такі тези: 1) що стосується польоту повітряних суден через повітряний простір над суходільною територією та територіальними водами кожної держави, то вона (держава) має право вводити такі заборони та обмеження, ухвалювати такі правила, які вона вважатиме необхідними; 2) з урахуванням цього права держави мають надавати повітряним суднам усіх інших держав свободу польотів.

Проте деякі члени Комітету, зокрема П. Фошиль та А. Анрі-Куаньє, заявили про свою незгоду з цими принципами, дотримуючись позиції про необмежену свободу повітря. Урешті-решт, Комітет повітряного права не ухвалив цей проект Міжнародного повітряного кодексу [11, с. 26].

Згадані вище невдачі, пов'язані з розробкою та прийняттям загальних міжнародно-правових стандартів регламентації повітряних польотів, спонукали європейські держави до формування двосторонньої договірної практики у цій сфері. Так, навесні 1913 р. між Францією та Німеччиною виник дипломатичний інцидент із приводу перетину міждержавного кордону німецькими військовими літаками. У підсумку, у червні того ж року було укладено двосторонній міждержавний договір, згідно з яким Франція і Німеччина, по-перше, взаємно визнали право розпоряджатися повітряним простором, розташованим над їхніми територіями, на свій розсуд; по-друге, передбачили, що їхні військові повітряні судна здійснюватимуть польоти над територією іншої сторони

лише за попереднім дозволом; по-третє, дозволили міжнародні польоти невійськових повітряних суден над територією лише за умови отримання екіпажем свідоцтва про право на політ від компетентних органів влади Франції або Німеччини [13, с. 60].

Перша світова війна перервала переговори між державами Європи з метою розробки проектів міжнародних договорів з авіаційних питань. Співпраця у цій сфері після закінчення війни була більш успішною, а головним її результатом стало підписання Паризької конвенції 1919 р. про повітряну аеронавігацію.

Таким чином, розглянуті вище Проект про правовий статус аеростатів (1902) та проект Конвенції про повітряний рух (1910), по суті, завершили спроби на початку ХХ ст. сформулювати міжнародно-правову модель регламентації польотів повітряних куль (аеростатів). Хоча слід зазначити, що цей вид літальних апаратів використовувався і далі та не втратив актуальності на початку ХХІ ст.

Також з огляду на викладене можна зробити висновок, що проекти міжнародних угод або міжнародних повітряних кодексів, розроблених на початку ХХ ст. у рамках Інституту міжнародного права, Асоціації міжнародного права, Міжнародного юридичного комітету, унаслідок певних об'єктивних та суб'єктивних причин не знайшли закріплення в міжнародній практиці держав цього періоду. Проте, незважаючи на цей факт, багато міжнародно-правових моделей, розроблених у рамках цих проектів, стали в майбутньому вихідною базою для формування та кодифікації міжнародно-правових стандартів у сфері цивільної авіації.

Список використаних джерел:

1. Международное воздушное право. Кн. 1. / отв. ред. А. П. Мовчан. – М.: Наука, 1980.
2. Complication of Materials on Spaces and Aeronautics. Committee Prints. United States Congress Senate. Special Committee on Space and Astronautics. – 1958. – № 2. – P. 523.
3. Fauchille P. Le domaine aerien et le regime juridique des aerostats. Revue Generale de Droit International Public / P. Fauchille. – 1901. – № 8. – P. 414.
4. Gaston Bonnefoy, Le Code de l'air, Paris, M. Rivire, 1909, pp. 186-190 / Giulio Castelli, "Il domini dell'aria", Rivista internazionale di scienze sociali e discipline ausiliarie – Vol. 47, 1908, p. 315-323.
5. Speech by General Mercier in French Senate, November 5, 1908 in: Journal official, November 6, 1908, quoted by Georges Montenot, La Circulation Adrienne envisaged au point de vue juridique (thesis-Dijon), Dijon, Dijon, 1911, p. 5.
6. Journal du droit international privé, Vol. 36, 1909, p. 596-597.
7. Annuaire de l'Institut de droit international. 1910. Vol. 23. Pp. 297-311.
8. Cooper J. C. The International Air Navigation Conference, Paris 1910. The Journal of Air Law And Commerce. 1952. Vol. 19. No. 2. P. 127-143.
9. Reinhardt D. N. The Vertical Limit of State Sovereignty. LL.M. thesis. Institute of Air and Space Law, McGill University. 2005. 92 p. .
10. Sand P. H., de Sousa Freitas J., Pratt G. N. An Historical Survey of International Air Law before the Second World War. McGill Law Journal. 1960-1961. Vol. 7, No. 1. Pp. 24-42.
11. Tremblay M. The legal status of military aircraft in international law. Masters of Laws Thesis. Faculty of Law, Institute of Air and Space Law, McGill University. 2003. 116 p.
12. Honig J.P. The Legal Status of Aircraft. Springer. 2012. 218 p.
13. Бордунов В. Д. Международное воздушное право / В. Д. Бордунов. – НОУ ВКШ "Авиабизнес"; Изд-во "Научная книга", 2007.

Надійшла до редколегії 03.12.19

O. Grygorov, Ph.D. (Law), Associate Prof.
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

FORMATION OF INTERNATIONAL LEGAL MODELS OF REGULATION OF AIR FLIGHTS

The article is devoted to the analysis of international legal models of the regulation of air flights in the early twentieth century. During this period, when national legislation of many states did not yet have a mechanism for regulating the flight of both, balloons and the first heavier-than-air aircraft, some efforts were made within the international institutions to draft international conventions (agreements) in this field. First of all, we are talking about drafts of international agreements that were developed in the Institute of International Law, International Law Committee on Aviation, Association of International Law. These projects, which were not supported by European states for various reasons, became the theoretical and legal basis for the further development of international air law after the First World War.

Keywords: balloon, aircraft, legal status of balloons, air traffic convention, international air code.

А. Григоров, канд. юрид. наук, доц.
Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

ФОРМИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ МОДЕЛЕЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ ВОЗДУШНЫХ ПОЛЕТОВ

Проанализированы международно-правовые модели регламентации воздушных полетов в начале XX ст. В этот период, когда национальные законодательства многих государств не имели еще механизма правового регулирования полетов как воздушных шаров, так и первых летательных аппаратов тяжелее воздуха, в рамках международных институций были предприняты совместные усилия для разработки проектов международных конвенций (соглашений) в этой сфере. Речь идет прежде всего о проектах международных соглашений, разработанных в рамках Института международного права, Международного юридического комитета по авиации, Ассоциации международного права. Именно эти проекты, которые в силу разных причин не были поддержаны европейскими государствами, стали теоретическо-правовой базой для дальнейшего развития международного воздушного права после Первой мировой войны.

Ключевые слова: воздушный шар, воздушное судно, правовой статус аэростатов, конвенция о воздушных передвижениях, международный воздушный кодекс.

УДК 341.9(045)

Є. Ткаченко, асп.
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ МАЙНА ПОДРУЖЖА В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ

На основі аналізу наукових джерел із міжнародного приватного права та нормативно-правових актів, що регулюють відносини власності подружжя, визначено особливості правових режимів майна подружжя в зарубіжних країнах. Надано загальну характеристику інституту власності й окреслено правовідносини, що виникають між подружжям із приводу їхнього майна. Виділено основні види правових режимів майна подружжя, на цій основі охарактеризовано підходи законодавців зарубіжних країн до регулювання майнових відносин подружжя. З'ясовано, що особливості правового забезпечення майнових прав та обов'язків подружжя зумовлюються не тільки характером їх правового регулювання, а й змістом цих прав і обов'язків.

Ключові слова: правовий режим майна подружжя, відносини власності, право власності, подружжя, міжнародне приватне право.

На сучасному етапі сім'я як соціальний феномен, що сформувався у суспільстві, має для кожної людини суттєве значення і становить загальносуспільну цінність у рамках кожної держави. Тому нормативне регулювання сімейних відносин відображає соціальну значущість тих їхніх видів, які підлягають правовому регулюванню, та індивідуальну цінність певних видів сімейних відносин для кожної окремої людини. Від правової та соціальної якості й обґрунтованості такого регулювання напряму залежить стан сімейних відносин у суспільстві, визначеність поведінки окремих осіб, які є учасниками сімейних та суспільних відносин, їхнє соціальне становище і правовий стан та навіть їхнє сприйняття світу й життя взагалі [8, с. 1]. Однак, зважаючи на своєрідну революцію сімейних відносин, яка розпочалася наприкінці ХХ – на початку ХХІ століття, правове регулювання розвитку інституту сім'ї потребує подальшого вдосконалення, а напрацювання законодавців – детальнішої розробки. Більше того, у світлі останніх історичних, економічних та політичних реформ сімейно-правові відносини потребують поглибленого наукового аналізу: нове ставлення до приватної власності серед індивідів змінює й майнові відносини подружжя.

Під час перебування Української держави у складі СРСР законодавство, що регулювало дану проблематику, мало імперативний характер, адже встановлювало конкретні рамки здійснення подружжям своїх майнових прав та обов'язків, незважаючи на бажання подружжя. Однак із переходом до ринкових відносин, з поширенням підприємницької діяльності громадян виявилася визначена неузгодженість окремих норм чинного законодавства, а також невідповідність діючих норм до наявних суспільних відносин [8, с. 2–3]. Відповідно поява інституту шлюбного договору, виокремлення особистої приватної власності кожного з подружжя та вдосконалення нормативно-правового регулювання спільної сумісної власності подружжя відображають тенденції демократизації українського суспільства та поширення принципу диспозитивності на шлюбно-сімейні відносини. Однак детальний

аналіз відповідних правових норм надає можливість говорити про необхідність їх подальшого вдосконалення та розвитку й, отже, наукового вивчення та дослідження. У цьому сенсі доречно розглянути правові режими майна подружжя в зарубіжних країнах, адже основні способи регулювання інституту права власності є однією з центральних проблем сучасних напрацювань науки міжнародного приватного права.

Право власності – центральний інститут будь-якої національної правової системи, який значною мірою визначає характер і зміст інших інститутів та галузей права тієї чи іншої держави. Загалом власність можна трактувати як право конкретних суб'єктів – окремих осіб чи колективів – використовувати визначені майнові об'єкти своєю владою та у своїх інтересах на основі й у межах встановленого в державі правопорядку [2, с. 181]. Зміст цього права розкривається через сукупність виключних суб'єктивних правомочностей власника, кожна з яких має певну специфіку та визначену самостійність. Ці виключні правомочності зводяться зазвичай до трьох основних видів – права володіння, права користування та права розпорядження майном [1, с. 211–212].

Сукупність юридичних норм, спрямованих на регулювання відносин власності методами та засобами цивільно-правового характеру, утворює інститут права власності. Він є центральним інститутом міжнародного приватного права, а головний зміст і особливості цього інституту полягають у тому, що його нормами визначається правовий статус майнових цінностей у господарському обігу на основі встановлення ступеня дозволеної поведінки правомочної особи [2, с. 182].

Під час розгляду питань власності в контексті шлюбно-сімейних відносин варто звернутися до законодавства розвинутих зарубіжних країн, яке визнає, що тільки належним чином оформлений шлюб породжує подружні права й обов'язки. Правовідносини, що виникають між подружжям, у зарубіжних країнах прийнято ділити на особисті та майнові. При цьому основне місце в законодавстві відводиться регулюванню майнових відно-