

2. Повітряне право України : навчальний посібник / За заг. ред. д-ра ю.н. В. В. Костицького.— Дрогобич : Коло, 2011.— 562 с.

3. Комзюк А.Т. Адміністративний процес України: Навчальний посібник / А.Т. Комзюк.— К. : Прецедент, 2007.— 531 с.

УДК 342:924 26 (043.2)

**Чернявська Т.О.,**  
студентка,  
Інститут аеропортів,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Нашинець-Наумова А.Ю., к.ю.н.

## **ДІЯ ПРИНЦИПУ "СВОБОДИ ПОЛЬОТІВ" У ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРІ: АДМІНІСТРАТИВНО – ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Міжнародний повітряний простір охоплює простори, розташовані над водною поверхнею за межами територіальних вод прибережних держав, а також простір над сухопутною та водною територією Антарктиди. Міжнародна практика виходить із того, що верхня межа повітряного простору не повинна перевищувати 100-110 км над рівнем океану, що можна вважати звичаєво-правовою нормою. Повітряні польоти, за змістом сучасного міжнародного права, можуть робити повітряні судна, тобто літальні апарати, що тримаються в атмосфері за рахунок взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні (Додаток 7 до Чиказької конвенції 1944 р.; ст. 15 Повітряного кодексу України). Отже, міжнародне повітряне право не регулює польоти ракет, об'єктів на повітряній подушці, а також об'єктів, що переміщуються по інерції, які не належать за визначенням до літальних апаратів. У міжнародному повітряному просторі діє принцип свободи польотів. Він включає право будь-якої держави здійснювати в міжнародному, тобто у відкритому, повітряному просторі вільні та безперешкодні польоти будь-яких повітряних суден, чому не повинні чинитися жодні перешкоди. За загальним правилом здійснення польотів у міжнародному повітряному просторі може відбуватися як по встановлених повітряних трасах, так і поза ними. Свобода повітряного простору та польотів над відкритим морем, що виникла спочатку як міжнародно-правовий звичай, закріплена в ст. 2 Женевської конвенції про відкрите море 1958 р., а потім у ст. 87 п. 1 Конвенції ООН з морського права 1982 р. Не порушуючи цю норму, держави можуть здійснювати спільні дії з обслуговування повітряних польотів у деяких районах міжнародного повітряного

простору, про що укладають спеціальні договори. Такі договори не створюють у їхніх учасників суверенних прав на відповідні простори та не можуть перешкоджати повітряним суднам інших держав користуватися цими районами. Але укладання аеронавігаційних угод, на підставі яких визначаються міжнародні повітряні траси, як правило, дозволяє уникати конфліктних ситуацій. Слід також мати на увазі, що в Додатку 2 до Чиказької конвенції встановлені правила польотів над відкритим морем, що діють "без будь-яких виключень". У разі транзитного прольоту над міжнародними протоками припротокова держава, як це випливає з ч. III Конвенції ООН з морського права 1982 р., не повинна перешкоджати йому або призупиняти його. Літальні апарати мають дотримуватися правил прольоту. У деяких випадках правила такого транзитного прольоту можуть бути закріплені в міжнародному договорі про режим протоки, наприклад у Конвенції 1936 р. про режим чорноморських проток (ст. 23). Архіпелажні держави на підставі ч. IV Конвенції ООН з морського права 1982 р. повинні забезпечити безперешкодний транзит іноземних цивільних повітряних суден по спеціально виділенім для цього повітряним коридорам. Надання права на транзитний проліт над материковою або острівною державною територією відноситься до виключної компетенції кожної держави. У повітряному просторі над відкритим морем повітряне судно підпорядковується тільки юрисдикції держави реєстрації.

Цивільні повітряні польоти відбуваються в основному з комерційними цілями (перевезення пасажирів, багажу, пошти). Такі перевезення визнаються міжнародними, коли здійснюються між територіями двох або більше держав, або якщо місце відправлення та призначення знаходяться на території однієї держави, але зупинка передбачена на території іншої держави. Комерційні права є самостійними та самі по собі не випливають із надання права на виконання міжнародного повітряного польоту. Здійснення комерційних прав пов'язане зі "свободами повітря", п'ять із яких були закріплені в ході Чиказької конференції 1944 р. і згодом доповнені ще трьома свободами: правом здійснювати перевезення пасажирів, вантажу та пошти між третіми країнами через свою територію; правом здійснювати перевезення пасажирів, вантажу і пошти між третіми країнами, минаючи територію держави, де повітряне судно зареєстроване; правом на так званий каботаж, тобто на перевезення іноземним перевізником між пунктами, що розташовані на території тієї ж самої держави. Остання із цих свобод зараз використовується вкрай рідко, і тому її іноді зовсім не згадують. Надання права на здійснення міжнародних комерційних польотів є винятковою компетенцією держави (тієї,

з території якої або на території якої їх здійснюють). Держави контролюють перевезення та можуть регулювати їхні обсяги, керуючись внутрішнім законодавством або відповідними міжнародними договорами. На території України іноземні перевізники здійснюють свою діяльність відповідно до її законів, а також міжнародних договорів (ст. 66 Повітряного кодексу України). Підставою для виконання повітряних перевезень є договір, котрий має бути підтверджений документами, що видаються самими авіаперевізниками або уповноваженими ними особами. Такими документами є: для пасажирів – квиток, для багажу пасажирів – багажна квитанція, під час перевезення інших вантажів – авіавантажна накладна. Договірному врегулюванню в міжнародних авіаперевезеннях підлягають тарифи та правила їхнього застосування, що можуть бути встановлені на основі двосторонніх договорів між державами. У разі їхнього прийняття Міжнародною авіатранспортною асоціацією ці тарифи та правила набувають чинності для авіапідприємств тільки після схвалення їх урядами відповідних країн, де ці авіапідприємства зареєстровані. Норми про відповідальність авіаперевізника, що виникає зі здійснення міжнародних комерційних повітряних польотів, містяться, як правило, у двосторонніх угодах про повітряне сполучення і складають найважливішу сферу правового регулювання в міжнародному повітряному праві. Межі відповідальності повітряного перевізника сформульовані у Варшавській конвенції 1929 р. й у Гаазькому протоколі до неї 1955 р. Зазвичай норма про відповідальність складається з обов'язку перевізника відшкодувати шкоду, що виникає з його провини під час повітряного перевезення. У разі смерті пасажирів або заподіяння шкоди його здоров'ю, а також у разі заподіяння матеріального збитку через запізнення під час перевезення перевізник несе відповідальність, якщо тільки не доведе, що вжив усі необхідні заходи або що відповідні заходи неможливо було вжити.

#### *Література:*

1. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20.02.2003р. № 545-IV [Електронний ресурс] / офіційний сайт Верховної Ради України.– Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.
2. Повітряне право України : навчальний посібник / За заг. ред. д-ра ю.н. В. В. Костицького.– Дрогобич : Коло, 2011.– 562 с.
3. Бугайко Д.О., Рибалко О.Л. Тенденції розвитку ринку авіаційних перевезень України / Д.О. Бугайко, О.Л. Рибалко // Економіка, підприємництво та менеджмент: Журнал наукових праць.– К. : НАУ.– 2007.– № 9 .– С.80-85.

**Чухліб Р.О.,**  
студентка,  
Інститут аеропортів,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Наशिнець-Наумова А.Ю., к.ю.н.

### **"СВОБОДА ПОВІТРЯ" ЯК ДВОСТОРОННЯ УГОДА МІЖ ДЕРЖАВАМИ: АДМІНІСТРАТИВНО – ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Під міжнародними повітряними повідомленнями (польотами) розуміються повітряні пересування літальних апаратів з перетином державних кордонів більш ніж однієї країни. Здійснювана в процесі таких пересувань транспортування пасажирів та інших об'єктів класифікується як міжнародного перевезення. Який лежить в основі правового режиму повітряної навігації принцип повного і виняткового суверенітету держав над їхньою територією припускає, що перетин іноземним літальним апаратом державного кордону будь-якої країни може бути здійснено тільки після отримання від її компетентних влади дозволу, запитуваного в належному порядку. Дозвільний порядок міжнародних польотів, що впливає з переважаючою міжнародної практики, а також з ряду положень Конвенції 1944 р., означає, зокрема, що перетинання літальним апаратом повітряного кордону іноземної держави в порушення встановлених на цей рахунок процедур може служити підставою для використання щодо цього літального апарату заходів, які вживаються до порушників державного кордону.

Після вильоту межі державної території іноземної держави повітряне судно протягом усього часу перебування в її межах повинна строго дотримувати умов, встановлені законодавчими актами даної країни. Це стосується вимог, що відносяться до самого літального апарату, його екіпажу, пасажирів, вантажів, що перевозяться, багажу і пошти. При цьому відповідно до ст. 11 Чиказької конвенції відповідні вимоги застосовуються до повітряних суден усіх держав без розрізнення їх національної приналежності, тобто на недискримінаційній основі.

Конкретно зазначені вимоги стосуються порядку прибуття, перебування та відправлення повітряного судна, паспортного, митного, імміграційного, валютного, санітарного, карантинного контролю. Передбачаються положення, спрямовані на регулювання польотів іноземних повітряних суден над певними зонами даної країни (наприклад, над прикордонною зоною), вказуються точні маршрути проходження, місця