

цінності Чиказької конвенції в частині суверенітету, регулювання польотів над державною територією, застосування стандартів і регульованою практики ІКАО і т.д.

Слід зазначити, що міжнародні польоти виконуються над державною територією і за її межами. Ця обставина враховується при регулюванні міжнародних польотів, і залежно від статусу та режиму повітряного простору міжнародні польоти поділяються на:

- польоти в повітряному просторі над державною територією;
- польоти над виключною економічною зоною;
- польоти над відкритим морем;
- польоти над міжнародними протоками;
- польоти над водами архіпелагів;
- польоти над Антарктикою.

Дана класифікація дозволяє точно систематизувати норми, відноситься до міжнародних польотів, щоб правильно їх застосувати. Слід підкреслити, що статус повітряного простору прямо і безпосередньо впливає на режим міжнародних польотів. Встановлення режиму міжнародних польотів над державною територією є областю розсуду самих держав, а режим міжнародних польотів за межами території держави регламентується правилами польотів ІКАО [1].

За своїм змістом право міжнародних польотів включає також у себе правове регулювання управлінням повітряним рухом, встановлення і застосування правил польотів, проведення пошуку і рятування, розслідування відходів, застосування міжнародних стандартів ІКАО та ін. Реалізація цих напрямів правового регулювання міжнародних польотів здійснюється у тісній взаємодії міжнародного та національного права.

Китай – найбільша авіаційна держава, яка займає одне з провідних місць у світі за рівнем оснащеності і протяжності авіаліній. Повітряні судна цивільної авіації Китаю здійснюють польоти більш ніж в 100 держав світу. Перед цивільною авіацією стоять великі завдання в галузі розвитку міжнародної аеронавігації. Співробітництво в галузі міжнародної аеронавігації неминуче підвищує роль і значення правових норм, регламентуються різні його аспекти. Китаю необхідно приймати участь в забезпеченні максимально можливого ступеня однаковості правил, стандартів, процедур і організації, що стосуються повітряних суден, персона-

лу, повітряних трас і допоміжних служб, з усіх питань, які будуть сприяти аеронавігації і вдосконалювати її.

Література

1. Бордунов В. Д. Международное воздушное право : учеб. пособие. – М. : НОУ ВКШ "Авиабизнес", 2007. – 656 с.
2. Зуєва В. О. Зарубіжний досвід правового регулювання авіації загального призначення / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник "Повітряне і космічне право". Зб. Наук. Пр. – К. : НАУ, 2013. – №2 (27). – С. 10-15.
3. Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. / ICAO Doc. 7300/6(1980/93) // Офиц. сайт Министерства иностранных дел Российской Федерации. URL.[Електронний ресурс]. Режим доступа : <http://www.mid.ru>
4. Закон Китайской Народной Республики "О гражданской авиации" 1 марта 1996 г.(офиц. текст на кит. яз.) // Офиц. сайт Центрального Народного Правительства Китайской Народной Республики. URL [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://www.gov.cn>

УДК 347.82(477)(043.2)

Павленко Ю. В., Туцка Х.-М.М.,
студенти,

Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Миронець О.М., старший викладач

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ В УКРАЇНІ

Питання правового регулювання повітряного простору України є дуже актуальним у наш час. Нині кількість перевезень пасажирів, багажу та вантажу повітряним транспортом щоденно зростає, що зумовлює необхідність у посиленому контролі держави за безпечним здійснення цієї діяльності, яка напряму пов'язана з використанням повітряного простору України.

Державне регулювання діяльності в галузі авіації та викорис-

тання повітряного простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах. Основним нормативно-правовим актом в Україні, який містить зафіксовані законодавцем положення з вказаної вище проблематики є розділ II Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 року (далі по тексту – ПК України).

Відповідно до п. 81 ст. 1 ПК України повітряний простір України це – частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України. Згідно зі ст. 4 ПК України наша держава несе відповідальність за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України. Державне регулювання використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення [1].

Відповідно до ст. 8 ПК України реалізацію державної політики у сфері використання повітряного простору України на підставі спільних рішень забезпечують уповноважений орган з питань цивільної авіації та Міністерство оборони України за такими напрямками: 1) забезпечення умов для діяльності національних і міжнародних користувачів повітряного простору України; 2) впровадження державної політики щодо використання повітряного простору України; 3) розроблення правил і процедур цивільно-військової координації під час організації повітряного руху; 4) здійснення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України; 5) забезпечення діяльності та розвитку об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України. Реалізація державної політики з оборонних питань, що пов'язані з використанням повітряного простору України та захистом суверенітету держави, належить до компетенції Міністерства оборони України [1].

Згідно з п. 38 Положення про використання повітряного простору України, яке затверджено Постановою Кабінету Міністрів України № 401 від 29 березня 2002 року (діла по тексту – Положення) структурно повітряний простір складається з таких елементів: райони польотної інформації; диспетчерські райони; диспетчерські зони; зони аеродромного руху; маршрути обслуговування повітряного руху; заборонені зони; зони обмеження польотів; небезпечні зони; повітряний простір зони з особливим режимом використання повітряного простору; тимчасово зарезервовані повітряний простір; зони виконання спеціальних польотів; зони виконання випробувальних польотів; повітряний коридор перетинання державного кордону; райони пошуку та рятування; райони спрощеної координації [2].

Вказаним Положенням встановлено, що повітряні судна перетинають державний кордон у спеціально виділених повітряних коридорах відповідно до законодавства та міжнародних договорів, правил, що видаються уповноваженими на те державними органами. Перетинання державного кордону поза повітряними коридорами допускається тільки з дозволу Генерального штабу Збройних Сил за погодженням з Адміністрацією Держприкордонслужби. Під час виникнення надзвичайних ситуацій, спричинених великими аваріями, катастрофами і стихійним лихом, аварійно-відбудовні формування перетинають державний кордон поза повітряними коридорами за поданням МЗС з дозволу Генерального штабу Збройних Сил. Перелік коридорів для перетинання державного кордону затверджується Державіаслужбою за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил та Адміністрацією Держприкордонслужби. Підставою для перетинання державного кордону цивільними та державними повітряними суднами, що виконують міжнародні польоти з посадкою (вильотом) на (з) території України, є дозвіл Державіаслужби або Генерального штабу Збройних Сил відповідно. Відповідно до п. 93 Положення в окремих частинах повітряного простору встановлюються заборона або обмеження на його використання, які публікуються в документах з аеронавігаційної інформації та/або включаються до плану використання повітряного простору. Згідно з п. 94 Положення заборона та обмеження використання повітряного простору встановлюються за місцем, часом та висотою [2].

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3393-17>

2. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України, яке затверджено Постановою Кабінету Міністрів України № 401 від 29 березня 2002 року [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-2002-%D0%BF/conv/page>

УДК 341.232:347.82(477)(043.2)

Просіна О. Д.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Череватюк В. Б., к.і.н., доцент

ОСНОВНІ ЗАСАДИ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА США І УКРАЇНИ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АСПЕКТ

Нашій державі притаманно вивчати, узагальнювати та переймати досвід розвинутих країн в питаннях права. Дуже цікавим є досвід США по створенню власного авіаційного законодавства.

Так в 1944 році з ініціативи США, що мали найбільший на ті часи парк транспортних літаків, в Чикаго була скликана Міжнародна конференція для вироблення нової конвенції замість Паризької конвенції 1919 року і встановлення основ діяльності цивільної авіації в післявоєнний період. На Конференції розгорнулася боротьба між двома провідними авіаційними державами – США і Великобританією з питання комерційних "свобод повітря". США намагалися домогтися включення в текст майбутньої конвенції про міжнародну цивільну авіацію положень, що визначають можливість здійснення комерційної діяльності повітряного транспорту в обсязі п'яти "свобод повітря". У результаті на Чиказькій конференції 1944 року були прийняті наступні основні документи: Заключний акт Конференції, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Угода про міжнародне

транзитне повітряне сполучення та Угода про міжнародний повітряний транспорт.

Сьогодні авіаційне законодавство США вважається найбільш досконалим саме у секторі авіації загального призначення (АЗП) [1]. Повітряний кодекс США – це великий за обсягом документ, який детально регламентує всі питання авіаційної діяльності. Більшість його норм прямої дії, що робить американський кодекс ефективним регулятором багатьох авіаційних відносин що виникають і в секторі АЗП. Повітряний кодекс США постійно змінюється, а його застосовність забезпечується шляхом детального уточнення термінів, у тому числі й тих, що стосуються АЗП. Так американський законодавець розрізняє пілотів та визначає їхній статус, наприклад, "пілот-курсант", "пілот-любитель", "пілот – володілець приватного літака", "пілот, що має право здійснювати комерційні повітряні перевезення", "пілот, що має посвідчення пілота-інструктора або інструктора з техніки пілотування". Такий перелік пілотів надає повне уявлення про рівень їхньої кваліфікації, при цьому кожен з них має своє посвідчення кваліфікації. Відповідно до трактування, яке прийняте у США, АЗП включає в себе всю авіаційну техніку, що не використовується в комерційній авіації та в структурах міністерства оборони (під поняттям "комерційна авіація" в США розуміється тільки рейсова авіація, а не тільки та, що дозволяє заробляти гроші). Також особливістю правового регулювання АЗП в США є визначення ділової авіації. Ділові літаки – це такі літаки, які використовуються компаніями або приватними особами для потреб власного підприємства. Управляє і контролює діяльність ділової авіації один єдиний орган – Федеральне управління цивільною авіацією США. У його компетенцію входить державне управління діловою авіацією і видання правових актів, що стосуються регулювання підготовки для неї пілотів, технічного персоналу, їх кваліфікації та сертифікації. Федеральне управління цивільної авіації США також розробляє і здійснює державну політику в галузі ділової авіації. У його рамках існує Національний комітет по безпеці США, який відстежує і контролює всю ситуацію з безпекою перевезень, які здійснюються комерційними та іншими перевізниками. Ділові перевезення розділяють на дві основні категорії:

- бізнес-перевезення – використання літаків для польотів,