

чутливості зазначеного обладнання повинне обумовлюватися встановленим рівнем загрози.

Суб'єкти авіаційної діяльності включають до своїх програм авіаційної безпеки відомості про технічні засоби забезпечення безпеки цивільної авіації, що використовуються, а також про методи і періодичність їх перевірок.

З метою тестування технічних засобів для здійснення контролю на безпеку суб'єкти авіаційної діяльності повинні використовувати стандартний тестовий набір. Обладнання, що використовується для забезпечення безпеки цивільної авіації, експлуатується відповідно до вимог інструкцій і правил, розроблених виробником такого обладнання та затверджених уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Суб'єкти авіаційної діяльності, що використовують технічні засоби контролю на безпеку, зобов'язані складати графіки їх профілактичного технічного обслуговування та ремонту і мати сертифікований персонал для їх проведення.

Отже, правове закріплення технічних засобів є складовою гармонізації законодавства України до міжнародних вимог.

#### *Література*

1. Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 бер. 2017 р. № 1965-VIII. Відомості Верховної Ради України. 2017. № 16. Стор. 5. Ст. 199.

2. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. Результати роботи та аналіз діяльності Державіаслужби за 2017 рік. Київ: Державіаслужба України, 2017. URL: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2018/02/ZVIT-2017.pdf> (дата звернення: 18.10.2019).

УДК 347.823.12(043.2)

**Юринець Ю.Л.**, д.ю.н., доцент,  
**Гавва С.К.**, студентка,  
Юридичний факультет,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВЛАСНОСТІ НА ПОВІТРЯНИЙ ПРОСТІР**

Ще з римських часів права на простір над ділянкою землі належали власнику цієї ділянки. Це було виражено в середньовічному трактуванні латиною en: Cuius est solum, eius est

usque ad coelum et ad inferos, «хто володіє землею, володіє від небес до пекла», тобто права на землю простягаються вгору і вниз.

У сучасному розумінні повітряний простір – це частина атмосфери, що контролюється країною над її територією, включаючи її територіальні води або, загалом, будь-яку конкретну тривимірну частину атмосфери. Це поняття не потрібно ототожнювати з аерокосмічним простором, що є загальним терміном для атмосфери Землі та космічного простору в її околицях [1].

На сьогодні повітряний простір активно використовується в таких сферах, як: авіап перевезення вантажу, пасажирів, пошти; авіаційні роботи для сільського господарства; охорони та захисту навколишнього середовища (в тому числі гасіння пожеж); охорони кордонів країни та відбиття нападу на територію держави тощо.

Цей перелік підтверджує, що технічні можливості, а також економічні та соціальні потреби дозволяють окреслювати повітряний простір як об'єкт інтересів безлічі осіб у різних сферах життєдіяльності. Таким чином, питання про різнопланове дослідження поняття «повітряний простір» є актуальним, а також важливим є вивчення суб'єктів його використання, побудови системи прав на повітряний простір та його правове регулювання.

Для того, щоб зрозуміти як працює власність над повітряним простором, необхідно звернутися до норм міжнародного права, а саме до визначення того, що держава «має повний і винятковий суверенітет над повітряним простором над своєю територією». Ці норми відображені в повітряних кодексах багатьох держав і підтверджені в ст. 1 Чиказької Конвенції 1944 р, а також відповідають морському визначенню територіальних вод у розмірі 12 морських миль (22,2 км.) від узбережжя країни [2].

Повітряний простір, який не перебуває у межах територіальної межі будь-якої країни, вважається міжнародним, аналогічним «відкритому морю» у морському праві. Таке трактування власності світова спільнота визначила як горизонтальну межу.

Проте, за міжнародною угодою, країна може взяти на себе відповідальність за контроль над частинами міжнародного повітряного простору, наприклад, над океанами. Такий повітряний простір, стосовно якого країна несе відповідальність щодо оперативного контролю відповідно до Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), називається льотно-інформаційним регіоном (FIR). Для прибережної держави FIR складається з повітряного простору над його сухопутною та морською територією,

а також будь-яка частина міжнародного повітряного простору, стосовно якого ІКАО поклала відповідальність на цю державу.

Виконавча юрисдикція в даній сфері дуже багатогранна і проявляється у формі адміністративної, цивільної, кримінальної, митної, валютної, податкової, судової та іншої юрисдикції. Чинними положеннями Чиказької конвенції та двосторонніми угодами про повітряне сполучення національна юрисдикція, здійснювана щодо повітряних суден, зайнятих у міжнародній аеронавігації, міжнародних авіаперевізників і їх представництв в інших державах, обмежена нормами міжнародного права. У Чиказькій конвенції спеціально обумовлені випадки застосування законів і правил до: 1) повітряних суден, задіяних у міжнародній аеронавігації; 2) допуску на територію або відправленню з території пасажирів, екіпажу і вантажу; 3) огляду повітряних суден при їх прибутті та виїзду з метою перевірки передбачених конвенцією документів.

Наприклад, у ст. 11 «Застосування правил про повітряні пересування» визначено, що закони та правила тієї чи іншої держави, що стосуються допуску на територію або вибуття з території повітряних суден, зайнятих у міжнародній аеронавігації, або їх експлуатації та навігації під час їх перебування в межах території, «застосовуються до повітряних суден усіх держав незалежно від їх національності і дотримуються такими повітряними суднами при прибутті, вибутті або під час перебування в межах території цієї держави». У даній статті визначено коло національних законів і правил, що застосовуються до допуску іноземних повітряних суден в суверенний повітряний простір для міжнародних польотів, їх вибуття і перебування. Відповідно до цього положення Чиказької конвенції кожна держава має право не тільки застосовувати свої національні правила польотів до іноземних повітряних суден, а й вимагати їх дотримання при прибутті, вибутті або під час перебування. Більш того, згідно зі ст. 12 «Правила польотів» на кожну державу покладено обов'язок забезпечення дотримання національних правил і регламентів повітряними судами його реєстрації при здійсненні польотів над іноземними територіями [2].

Отже, на сьогоднішній день повітряний простір є важливим предметом міжнародного правового регулювання, який потребує захисту та правильного розпорядження ним у корисних цілях.

#### *Література*

1. Повітряний простір. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/Airspace> (дата звернення: 18.10.2019).

2. Матеріали Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію, 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_03](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_03) (дата звернення: 18.10.2019).

УДК 342.9(043.2)

**Юринець Ю.Л.**, д.ю.н., доцент,  
**Кулаксіз Ц.С.**, студентка,  
Юридичний факультет,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ПЕРСПЕКТИВИ ТА ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ**

У наш час космічний простір і авіаційна сфера займають одне з найбільш важливих місць у сучасному світі. Завдяки їх детальному дослідженню, відбувається виникнення і розвиток нанотехнологій, які необхідні суспільству для повноцінного еволюціонування. Авіаційна галузь провідних авіаційних країн світу визначає важливість участі держави як регулюючого та контролюючого органу, що, насамперед, гарантує безпеку авіації, національну безпеку та потреби економіки та суспільства у авіаційній справі та повітряних перевезеннях. Державне регулювання створює умови для вдалої та ефективної діяльності суб'єктів та об'єктів управління в цивільній авіації, яке є ефективним не лише, здійснюючи правові методи, а й застосовуючи адміністративні та економічні засоби: розробка правил перевезень, стандартів, сертифікація та ліцензування.

Відповідно до рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) державне регулювання авіаційної галузі з метою забезпечення впровадження міжнародних стандартів, імплементації норм міжнародного повітряного права, укладення та регулювання угод про повітряне сполучення, а також для врегулювання відносин між органами влади та суб'єктами авіаційного ринку повинне здійснюватися на трьох рівнях: національному, двосторонньому та багатосторонньому [1, с. 31]. Теперішній стан системи державного регулювання у сфері авіації України свідчить про те, що в цілому вищезазначені рівні реалізуються. Верховною Радою України визначено основні напрями державної політики у сфері цивільної авіації та законодавчі засади за допомогою яких вона буде реалізовуватись. Кабінет Міністрів України у відповідності та у межах своїх повноважень здійснює загальне державне регулювання використання повітряного простору та діяльності цивільної авіації.