Додаток Г

до п.п. 3.6

**МІНІСТЕРСВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Навчально-науковий юридичний інститут

КАФЕДРА ГОСПОДАРСЬКОГО, ПОВІТРЯНОГО ТА КОСМІЧНОГО ПРАВА

**КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ**

З дисципліни «Правове регулювання польотів»

Галузь знань: 08 «Право»

Спеціальність: 081 «Право»

Укладач (і): к.ю.н., доцент, Корнєєв Ю.В

Конспект лекцій розглянутий та схвалений

на засіданні кафедри господарського,

повітряного та космічного права

Протокол №\_\_\_\_ від «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_2017р.

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Юлдашев С.О.

**ЛЕКЦІЯ № 1**

**Тема лекції: Поняття, предмет та система курсу правового регулювання польотів**

**План лекції**

1. **Суб’єкти, об'єкт та предмет правового регулювання польотів.**
2. **Співвідношення національно-правових систем та міжнародного повітряного права щодо використання повітряного простору з метою здійснення авіаперевезень.**

**Література:**

1. Конституція України: Прийнята Верховною Радою України 28.06.1996р. // Відомості Верховної Ради. – 1996. – №30. – Ст. 141.
2. Свиркин В.А. Воздушное право.ч. 1. Международное воздушное право (аспект безопасности), 2008 - 84 с. - Библиогр.: с. 83-84.
3. Транспортне право України : навч. посіб. / [Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.]; [за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського]; М-во освіти і науки України, Ун-т економіки та права «Крок» — К.: Атіка, 2008. — 290 с.
4. Транспортне право України : [академ. курс: підруч. для студ. вищ. навч. закл.] / [Шелухін М.Л. та ін.]; за ред. М. Л. Шелухіна; М-воосвіти і науки України. — К.: Ін Юре, 2008. — 893 с.
5. Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря1944 г. // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
6. Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації "ЄВРОКОНТРОЛЬ". Вчинено в Брюсселі 13 грудня 1960 року // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 25. – Ст. 1685.
7. Тихонов В.М. Основные направления и характер деятельности международной организации гражданской авиации ИКАО: Учеб.пособие [для вузов гражд. авиации] / В.М. Тихонов. – М.: МИИГА, 1985 – 100 с.
8. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49.

**Зміст лекції**

Авіація як галузь - це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден;  
авіаційна подія - подія, пов'язана з використанням повітряного судна, яка має місце з моменту, коли будь-яка особа піднімається на борт з наміром здійснити політ, до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, покинули повітряне судно, і в ході якої: будь-яка особа отримує тілесні ушкодження із смертельним наслідком або серйозні тілесні ушкодження або повітряне судно одержує серйозні пошкодження конструкції, або виникла інша загроза безпеці польотів. Авіаційні події поділяються на катастрофи, аварії, серйозні інциденти та інциденти;

Авіаційна система - це сукупність літальних апаратів, авіаційного персоналу та засобів управління і забезпечення польотів авіації України, об'єднаних структурно та функціонально в інтересах виконання польотів;

Аеропорт - комплекс споруд, що включає в себе аеродром, аеровокзал та інші споруди, призначений для прийняття і відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень та має для цього необхідне обладнання і персонал;

Міжнародний аеропорт - аеропорт, призначений для прийняття і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні польоти, в якому здійснюється митний, прикордонний, санітарний та інші види контролю, передбачені законодавством;

Аеродром - ділянка суші або водної поверхні (включаючи розміщені на ній будь-які будинки, споруди та обладнання), призначена повністю або частково для відправлення, прибуття, руху, стоянки та обслуговування повітряних суден;

Державний аеродром - аеродром, що призначений для використання повітряними суднами державної авіації;

Цивільний аеродром - аеродром, що призначений для використання повітряними суднами цивільної авіації;

Аеродром спільного базування - аеродром, на якому базуються цивільні та державні повітряні судна, що належать різним державним органам, підприємствам, установам та організаціям. Порядок та умови базування цих повітряних суден визначаються спільним рішенням відповідних державних органів, підприємств, установ та організацій;

Аеродром спільного використання - аеродром, на якому здійснюється зліт, посадка, рух та стоянка повітряних суден, що належать різним державним органам, підприємствам, установам та організаціям. На такому аеродромі можуть базуватися тільки повітряні судна , що належать власнику аеродрому;

Аеронавігаційне обслуговування - обслуговування, що здійснюється відповідними службами на всіх етапах польоту повітряних суден, у тому числі обслуговування повітряного руху, організація авіаційного електрозв'язку, метеорологічне забезпечення авіації, пошук і рятування, а також надання аеронавігаційної інформації;

власник аеродрому - юридична або фізична особа, якій належить або у якої знаходиться у постійному користуванні земельна чи водна ділянка, де розташовано аеродром;

посадковий майданчик - це ділянка земної чи водної поверхні або підняті над земною, водною поверхнею конструкції, які забезпечують зліт, посадку, рух та стоянку повітряних суден;

приаеродромна територія (прилегла до аеродрому зона контролю і обліку об'єктів та перешкод) - обмежена встановленими розмірами місцевість навколо аеродрому, над якою здійснюється маневрування повітряних суден;

член екіпажу - це особа, на яку покладено обов'язки, пов'язані з керуванням повітряним судном протягом всього польоту.

розробник - будь-яка юридична чи фізична особа, що здійснює розробку авіаційної техніки, зміни схваленої типової конструкції і несе відповідальність за конструкцію типу цієї авіаційної техніки, яка сертифікована відповідно до чинних авіаційних правил;

виробник - будь-яка юридична чи фізична особа, яка здійснює виробництво авіаційної техніки і несе відповідальність за виробництво, поставку та забезпечення відповідності кожного виготовленого нею екземпляра авіаційної техніки схваленій типовій конструкції, яка сертифікована відповідно до чинних авіаційних правил України;

технічне обслуговування - це капітальний ремонт (або еквівалентні йому роботи), ремонт, перевірка, заміна, модифікація (доробки) або усунення дефекту авіаційної техніки, що виконуються як окремо, так і в сукупності;

організація з технічного обслуговування - будь-яка юридична чи фізична особа яка здійснює технічне обслуговування авіаційної техніки та яка сертифікована відповідно до вимог авіаційних правил України;

катастрофа - авіаційна подія з людськими жертвами, що призвела до загибелі або зникнення безвісти когось з пасажирів, членів екіпажу або третіх осіб, а також у разі отримання ними тілесних ушкоджень зі смертельним наслідком під час:

* перебування на даному повітряному судні;
* безпосереднього зіткнення з будь-якою частиною повітряного судна, включаючи частини, що відокремились від даного повітряного судна;
* безпосередньої дії струменя газів реактивного двигуна;
* зникнення безвісти повітряного судна;
* аварійної евакуації з повітряного судна.

інцидент - подія, пов'язана з використанням повітряного судна, що обумовлена відхиленням від нормального функціонування повітряного судна, екіпажу, служб обслуговування повітряного руху та забезпечення польотів, впливом зовнішнього середовища, яке погіршує безпеку польоту, але яка не закінчилася катастрофою, аварією або серйозним інцидентом. Не відноситься до інцидентів відмова будь-якої системи повітряного судна, яка виявляється екіпажем до моменту вирулювання і яка не призвела до будь-яких наслідків для пасажирів, екіпажу, третіх осіб, повітряного судна та навколишнього середовища;

серйозний інцидент - інцидент, обставини якого вказують на те, що ледве не мала місця авіаційна пригода;

аварія - авіаційна подія без людських жертв, що призвела до серйозного пошкодження чи руйнування повітряного судна або серйозного тілесного ушкодження пасажирів, або членів екіпажу та третіх осіб, у разі якої:

* порушується міцність конструкції планера повітряного судна через руйнування силових елементів;  
  значно погіршуються технічні або льотні характеристики повітряного судна і необхідний значний ремонт для їх відновлення, або неможливо відновити його льотну придатність. До аварії не відносяться: для літаків - випадки відмови або пошкодження двигуна, коли пошкоджений тільки сам двигун, його капоти чи допоміжні агрегати або коли пошкоджені тільки повітряні гвинти, закінцівки крила, антени, пневматики, гальмові пристрої, обтічники, або коли в обшивці є невеличкі вм'ятини або пробоїни; для вертольотів руйнування чи пошкодження елементів несучих та рульових гвинтів, вентиляторної установки, редуктора, обшивки, руйнування чи роз'єднання трансмісії, якщо вони не призвели до пошкодження чи руйнування силових елементів фюзеляжу або балок;
* повітряне судно опиняється в такому місці, де доступ до нього та його евакуація з місця події неможливі;
* будь-яка особа отримує серйозні тілесні ушкодження;  
  аварійно-рятувальні роботи - роботи, спрямовані на пошук, рятування і захист людей (в тому числі надання їм невідкладної медичної допомоги), а також матеріальних і культурних цінностей та захист довкілля під час виникнення надзвичайних ситуацій, що потребують залучення працівників, які мають спеціальну підготовку, засоби індивідуального захисту та оснащення;

розслідування авіаційної події - процедура, що проводиться за наявності факту авіаційної події, яка включає збір і аналіз інформації про авіаційну подію, встановлення причини її виникнення, підготовку висновків із зазначенням цієї причини і вироблення рекомендацій щодо запобігання такій події у подальшому;

об`єкти авіаційної діяльності - повітряні судна, запасні частини до них, інша авіаційна техніка, інженерно-технічні споруди, рухоме та нерухоме майно, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності;

переважне володіння - це належність більше 50% акцій (корпоративних прав) в статутному капіталі перевізника юридичним особам, створеним та зареєстрованим за законодавством України та/або громадянам України;

**ЛЕКЦІЯ № 2**

**Тема лекції: Історія виникнення, розвитку та етапи становлення норм щодо правового регулювання повітряних сполучень**

**План лекції**

1. **Зародження, становлення та розвиток норм національного та міжнародного характеру, що регулюють польоти.**
2. **Принципи та норми національного законодавства щодо регулювання авіаперевезень.**
3. **Взаємодія норм міжнародного повітряного права і національного законодавства щодо повітряних перевезень.**

**Література:**

1. Конституція України: Прийнята Верховною Радою України 28.06.1996р. // Відомості Верховної Ради. – 1996. – №30. – Ст. 141.
2. Свиркин В.А. Воздушное право.ч. 1. Международное воздушное право (аспект безопасности), 2008 - 84 с. - Библиогр.: с. 83-84.
3. Транспортне право України : навч. посіб. / [Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.]; [за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського]; М-во освіти і науки України, Ун-т економіки та права «Крок» — К.: Атіка, 2008. — 290 с.
4. Транспортне право України : [академ. курс: підруч. для студ. вищ. навч. закл.] / [Шелухін М.Л. та ін.]; за ред. М. Л. Шелухіна; М-воосвіти і науки України. — К.: Ін Юре, 2008. — 893 с.
5. Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря1944 г. // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
6. Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації "ЄВРОКОНТРОЛЬ". Вчинено в Брюсселі 13 грудня 1960 року // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 25. – Ст. 1685.
7. Тихонов В.М. Основные направления и характер деятельности международной организации гражданской авиации ИКАО: Учеб.пособие [для вузов гражд. авиации] / В.М. Тихонов. – М.: МИИГА, 1985 – 100 с.
8. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49.

**Зміст лекції**

Дія Повітряного кодексу України поширюється на всіх користувачів повітряного простору України в частині, що їх стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування користувача не передбачають іншого.

В питаннях забезпечення безпеки польотів спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації має право приймати нормативно-правові акти в структурі документів Європейського Союзу.

авіаційні правила - нормативні акти, які визначають порядок діяльності авіації та порядок використання повітряного простору України з метою забезпечення безпеки польотів, авіаційної і екологічної безпеки;  
Державна політика України щодо адаптації законодавства в галузі цивільної авіації спрямована на адаптацію нормативно-правових актів до стандартів, рекомендованої практики ІКАО та авіаційного законодавства Європейського Союзу.

До авіаційних правил належать:

норми льотної придатності цивільних повітряних суден;

норми будівництва і придатності до експлуатації аеродромів і аеропортів, систем регулювання використання повітряного простору України і обслуговування повітряного руху на її території;  
правила сертифікації повітряних суден, аеродромів, розробника, виробництва та технічного обслуговування авіаційної техніки, діяльності експлуатантів, авіаційного персоналу, використання повітряних трас і місцевих повітряних ліній;

правила реєстрації повітряних суден, аеродромів, повітряних трас і місцевих повітряних ліній;

правила повітряних перевезень пасажирів, багажу та вантажу;

стандарти і нормативи у галузі охорони навколишнього природного середовища;

правила, які регламентують діяльність авіації загального призначення;

порядок будівництва, утримання і ремонту аеродромів і аеропортів;

порядок підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації авіаційного персоналу;

порядок організації, виконання і забезпечення безпеки польотів;

положення про використання повітряного простору України;

положення про порядок використання аеродромів України;

правила польотів у повітряному просторі України;

правила метеорологічного забезпечення авіації;

правила з авіаційного пошуку і рятування у районі відповідальності України;

інші нормативні акти, що регламентують діяльність авіації та її безпеку.

Звід авіаційних правил України, формується з урахуванням рекомендацій Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944) з додатками до неї, а також законодавства Європейського Союзу з питань, що стосуються цивільної авіації.

Авіаційні правила України вводяться в дію спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації і підлягають обов'язковому виконанню на території України всіма користувачами її повітряного простору та іншими юридичними чи фізичними особами в частині, що їх стосується, а також за межами України, якщо законом держави перебування не передбачено інше.

ЛЕКЦІЯ № 3

Тема лекції: **Джерела норм щодо правового регулювання польотів**

**План лекції**

1. **Основні джерела міжнародного повітряного права, як першоджерела правового регулювання міжнародних польотів.**
2. **Система міжнародних і національних норм та їх співвідношення, як умова існування сукупності норм, що регулюють польоти.**

**Література:**

1. Конституція України: Прийнята Верховною Радою України 28.06.1996р. // Відомості Верховної Ради. – 1996. – №30. – Ст. 141.
2. Свиркин В.А. Воздушное право.ч. 1. Международное воздушное право (аспект безопасности), 2008 - 84 с. - Библиогр.: с. 83-84.
3. Транспортне право України : навч. посіб. / [Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.]; [за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського]; М-во освіти і науки України, Ун-т економіки та права «Крок» — К.: Атіка, 2008. — 290 с.
4. Транспортне право України : [академ. курс: підруч. для студ. вищ. навч. закл.] / [Шелухін М.Л. та ін.]; за ред. М. Л. Шелухіна; М-воосвіти і науки України. — К.: Ін Юре, 2008. — 893 с.
5. Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря1944 г. // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
6. Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації "ЄВРОКОНТРОЛЬ". Вчинено в Брюсселі 13 грудня 1960 року // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 25. – Ст. 1685.
7. Тихонов В.М. Основные направления и характер деятельности международной организации гражданской авиации ИКАО: Учеб.пособие [для вузов гражд. авиации] / В.М. Тихонов. – М.: МИИГА, 1985 – 100 с.
8. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49.

**Зміст лекції**

Можна запропонувати таку класифікацію нормативних джерел правового регулювання польотів:

1. **Міжнародний рівень** – ратифіковані міжнародні акти є частиною національного законодавства України і характеризуються, як правило, вищою юридичною силою, ніж всі інші нормативні джерела, окрім Конституції України. Правда, на підставі аналізу чинного законодавства можна прийти до висновку, що діє все ж не сама норма міжнародної угоди, а норма закону України про її ратифікацію, „невід'ємною частиною якого є текст міжнародного договору” (ч.1 ст. 9 Закону України „Про міжнародні договори України” []). Стаття 3 Закону України „Про міжнародні договори України” [] класифікує міжнародні договори України за критерієм суб’єкта укладання, виділяючи три великі групи:
2. міждержавні – укладаються Президентом України або за його дорученням – від імені України. До них належать найбільш важливі міжнародні договори в сфері забезпечення безпеки ЦА:
3. Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 року;
4. Чикагська конвенція „Про міжнародну ЦА” від 7 грудня 1944 року;
5. Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряне судно (Женевська конвенція 1948 р.)
6. Статут Ради Європи, підписаний в Лондоні 5 травня 1949 року.
7. Брюссельська міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації "ЄВРОКОНТРОЛЬ" від 3 грудня 1960 року;
8. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, які не є перевізниками за договором від 18 вересня 1961 року;
9. Токійська конвенція від 14 вересня 1963 року „Про злочини та деякі інші акти, вчинені на борту повітряного судна”;
10. Гаагська конвенція від 16 грудня 1970 року „Про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден”;
11. Монреальска конвенция 23 сентября 1971г. „Про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки ЦА”;
12. Європейська конвенція про боротьбу з тероризмом 1977 року ( 994\_331 );
13. Міжнародна конвенція „Про боротьбу з захопленням заручників” від 17 грудня 1979 року;
14. Декларація „Про заходи щодо ліквідації міжнародного тероризму”. Затверджена резолюцією 49/60 Генеральної Асамблеї від 9 грудня 1994 року;
15. Угода про співробітництво по забезпеченню захисту ЦА від актів незаконного втручання: укладена в Мінську 26 травня 1995 року;
16. Декларація, що доповнює дополняющая Декларацию „Про заходи щодо ліквідації міжнародного тероризму” 1994 року. Затверджена резолюцією 51/210 Генеральної Асамблеї від 17 грудня 1996 року;
17. Міжнародна конвенція про боротьбу з бомбовим тероризмом (995\_374 ), прийнята Генеральною Асамблеєю ООН 15 грудня 1997 року;
18. міжурядові – укладаються КМУ або за його дорученням – від імені Уряду України, з економічних, торговельних, науково-технічних, гуманітарних та інших питань, віднесених до відання КМУ (ст. 3 Закону України „Про міжнародні договори України” []);
19. міжвідомчі – укладаються міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади, державними органами – від імені міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, державних органів з питань віднесених до відання міністерств та інших центральних органів виконавчої влади (ст. 3 Закону України „Про міжнародні договори України” []).

Крім цього, **за колом учасників** можна розглядати:

**Багатосторонні акти** – складають фундамент, на якому будується вся система міжнародного права. Це, переважно, декларації і конвенції.

**Двосторонні акти** – договори між державами, які мають відповідати деклараціям і конвенціям, ратифікованим Україною. Тут треба виділити міждержавні договори, ратифіковані ВРУ і міжурядові угоди.

Окрему групу міжнародних актів становлять **рішення міждержавних (міжурядових) організацій** – наприклад, Організації Об’єднаних Націй (ООН), Ради Європи, Співдружності незалежних держав, Міжнародної організації ЦА (ICAO) тощо. Ці акти, як правило, обов’язкові для всіх держав-учасниць відповідної організації.

Залежно від **порядку приєднання**, міжнародні договори в сфері забезпечення авіаційної безпеки можуть бути **відкриті** і **закриті**.

1. **Національний рівень** – характеризується ієрархічністю нормативних джерел за юридичною силою. Система ускладнюється ще й тим, що тут треба розглядати ще два підрівні:
   1. **Загальнодержавні нормативні акти** – поширюють свою дію на всю територію України. Серед них можна виділити:

***2.1.1. Акти, що мають силу закону.*** Стаття 92 Конституції України [] встановлює коло суспільних відносин, що регулюються виключно законами України. Зокрема, виключно законами України визначаються: права і свободи людини і громадянина, гарантії цих прав і свобод; основні обов'язки громадянина (п. 1 ч. 1 ст. 92); засади організації та експлуатації транспорту (п. 5 ч. 1 ст. 92); організація і діяльність органів виконавчої влади, основи державної служби, організація державної статистики та інформатики (п. 12 ч. 1 ст. 92); організація і діяльність прокуратури, органів дізнання і слідства (п. 14 ч. 1 ст. 92); основи національної безпеки, організації Збройних Сил України і забезпечення громадського порядку (п. 17 ч. 1 ст. 92); правовий режим воєнного і надзвичайного стану, зон надзвичайної екологічної ситуації (п. 19 ч. 1 ст. 92); засади цивільно-правової відповідальності; діяння, які є злочинами, адміністративними або дисциплінарними правопорушеннями, та відповідальність за них (п. 22 ч. 1 ст. 92).

1. Конституція України;
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х;
3. ПКУ від 4 травня 1993 р. № 3167-XII;
4. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-ІІІ;
5. Закон України „Про транспорт” від 10 листопада 1994 р., № 232/94-ВР;
6. Закон України „Про РНБО України” від 5 березня 1998 року № 183/98-ВР;
7. Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів" від 6 квітня 2000 № 1644-ІІІ;
8. Закон України „Про концепцію загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу” від 21 листопада 2002 року № ;
9. Закон України „Про Державну програму авіаційної безпеки ЦА” від 20 лютого 2003р. №545-IV;
10. Закон України „Про боротьбу з тероризмом” від 20 березня 2003 року № 638-IV;
11. Закон України „Про основи національної безпеки України” від 19 червня 2003 р. № 964-IV;
12. Закон України „Про міжнародні договори України” від 29 червня 2004 року № 1906-IV.

***2.1.2. Підзаконні акти.***

2.1.2.1. Постанови ВРУ

2.1.2.2. Укази Президента України

1. Положення про Міністерство транспорту України: Указ Президента України від 11 травня 2000 р. № 678;
2. Про рішення РНБО України від 27 вересня 2000 року "Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України": Указ Президента України від 18 жовтня 2000 року № 1143/2000;
3. Про рішення РНБО України від 18 березня 2003 року "Про забезпечення національної безпеки України у зв'язку з можливим розгортанням воєнних дій в регіоні Перської затоки і Близького Сходу": Указ Президента України 21 березня 2003 року № 250/2003.
4. Про затвердження положення „Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації”: Указ Президента України від 15 липня 2004 року № 803;

2.1.2.3. Постанови КМУ:

1. Про створення Національної ради з питань безпечної життєдіяльності населення: постанова КМУ від 15 вересня 1993 року № 733;
2. Про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях: постанова КМУ від 28 вересня 1993 року № 819;
3. Правила обліку пожеж та їх наслідків: Постанова КМУ від 26 липня 1994 року № 508 (в редакції постанови КМУ від 21.10.1999 № 1943);
4. Про Міжнародну комісію з питань урегулювання кризових ситуацій у разі вчинення актів незаконного втручання в діяльність ЦА: постанова КМУ від 18 серпня 1994 року № 566;
5. Тимчасові правила контролю з метою забезпечення безпеки ЦА (затверджені постановою КМУ від 02.08.1995 № 592);
6. Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності ЦА: постанова КМУ від 28 грудня 1996 року № 1587;
7. Про Державну комісію з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій: постанова КМУ від 16.02.1998 № 174;
8. Порядок класифікації надзвичайних ситуацій (затверджений постановою Постанова КМУ від 15.07.1998 № 1099);
9. Порядок розслідування та обліку нещасних випадків невиробничого характеру (затверджений постановою КМУ від 22.03.2001 № 270);
10. Положення про Державну службу медицини катастроф (затверджене постановою КМУ від 11.07.2001 № 827);
11. Тимчасова методика оцінки збитків від наслідків надзвичайних ситуацій природного і техногенного характеру (затверджена постановою КМУ від 15.02.2002 № 175);
12. Про затвердження положення про використання повітряного простору України вiд 29 березня 2002 p. № 401: постанова КМУ № 401;
13. Програма розбудови державної системи використання повітряного простору України на 2002-2006 роки (затверджена постановою КМУ від 07.09.2002 № 1328);

**Відомчі нормативно-правові акти**

До відомчих нормативно-правових актів відносяться:

* + - 1. Накази Міністерства транспорту України:

1. Правила сертифікації служб авіаційної безпеки в Україні (затверджені наказом Державного департаменту авіаційного транспорту від 05.01.96 № 1 та зареєстровані в Мін’юсті України 24 січня 1996 року за № 35/1060);
2. Правила з пошуку та рятування в ЦА України (затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.08.1999 № 404, зареєстрований в Мін’юсті України 07.10.1999 за № 684/3977);
3. Положення про Комісію з питань безпеки транспорту Міністерства транспорту України (затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20.04.2000 № 175);
4. Положення про Комісію з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій Міністерства транспорту України (затверджене наказом Міністерства транспорту України від 25.04.2000 № 186);
5. Наказ Мінтрансу України від 20.12.2000 № 721 „Про виконання Указу Президента України від 18 жовтня 2000 року № 1143/2000”;
6. Правила розслідування авіаційних подій з цивільними повітряними суднами в Україні (затверджені наказом Мінтрансу України від 12.12.2001 № 870, зареєстровані в Мін’юсті України 27.12.2001 за № 1088/6279);
7. Програма безпеки польотів ЦА (затверджена наказом Мінтрансу України від 28.12.2001 № 908);
8. Інструкція про порядок забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень і робіт з аеропортів інших держав (затверджена наказом Мінтрансу України від 17.01.02 № 16 та зареєстрована в Мін’юсті України 16 квітня 2002 року за № 368/6656);
9. Порядок контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом та Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з виконання авіаційно-хімічних робіт (затверджений спільним наказом Держкомпідприємництва та Мінтрансу України від 01.07.2002 № 70/434, зареєстрований в Мін'юсті України 24.07.2002 за № 607/6895);
10. Порядок оперативного реагування на надзвичайні події на транспорті (затверджений наказом Мінтрансу України від 06.11.2002 № 776);
11. Про оперативну інформацію про наглядову діяльність в Мінтрансі наказ Мінтрансу України від 25.11.2002 № 845;
12. Інструкція з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті (затверджена Наказом Міністерства транспорту України від 23.12.2002 № 911);
13. Порядок підготовки нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Порядок підготовки та подання на державну реєстрацію відомчих нормативно-правових актів Міністерства транспорту України (затверджений наказом Мінтрансу України від 24.01.2003 № 48);
14. Програма підготовки авіаційного персоналу в галузі авіаційної безпеки (затверджена наказом Мінтрансу України від 17.02.03 № 109 та зареєстрована в Мін’юсті України 17 квітня 2003 року за № 310/7631);
15. Наказ Міністерства транспорту України „Про Систему управління безпекою транспорту” від 11.03.2003 № 185;
    * + 1. Накази Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіа):
    1. Правила розслідування надзвичайних подій та пошкоджень цивільних повітряних суден на землі в Україні (затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 18.11.2004 № 188).
       * 1. Чинні накази бувшого Державного департаменту авіаційного транспорту України "укравіатранс":
16. Керівництво по збору, обліку та обробці інформації з надійності АТ України (затверджене наказом Державного департаменту авіаційного транспорту України "укравіатранс" від 11 квітня 2003 р.).
    * + 1. Нормативно-правові акти інших центральних органів виконавчої влади
        2. Державні стандарти та технічні умови, чинні в Україні

**Локальні нормативні акти** – поширюються лише на населення відповідних територіальних одиниць або працівників авіаційної галузі чи її структурного підрозділу. Ці норми мають багато спільного з корпоративними (наприклад, статут авіапідприємства), хоча їх не можна ототожнювати. Це, зокрема, програми авіаційної безпеки авіакомпаній, аеропортів, аеродромів базування, узгоджені з Державіаслужбою.

Окремо треба виділити **чинні нормативно-правові акти колишнього СРСР** в сфері організаційно-правового забезпечення безпеки ЦА. Це, переважно, накази Міністерства ЦА СРСР, що затверджують авіаційні правила, державні стандарти СРСР (ГОСТ), а також галузеві керівні документи (ОСТ, РД). Такі акти підлягають поступовій заміні відповідними актами України. Цей процес має прискоритись у зв’язку з виконанням Україною міжнародних зобов’язань і своєї зовнішньополітичної програми інтеграції до Європейського Союзу, які передбачають приведення законодавства України в сфері безпеки ЦА у відповідність із світовими, в першу чергу європейськими стандартами.

ЛЕКЦІЯ № 4

Тема лекції: **Правовий режим повітряного простору**

**План лекції**

1. **Повітряний простір: поняття, різні концептуальні підходи до визначення поняття - “повітряний простір”.**
2. **Національний та міжнародний повітряний простір.**
3. **Окремі види повітряного простору.**
4. **Способи та методи використання повітряного простору.**

**Література:**

1. Конституція України: Прийнята Верховною Радою України 28.06.1996р. // Відомості Верховної Ради. – 1996. – №30. – Ст. 141.
2. Свиркин В.А. Воздушное право.ч. 1. Международное воздушное право (аспект безопасности), 2008 - 84 с. - Библиогр.: с. 83-84.
3. Транспортне право України : навч. посіб. / [Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.]; [за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського]; М-во освіти і науки України, Ун-т економіки та права «Крок» — К.: Атіка, 2008. — 290 с.
4. Транспортне право України : [академ. курс: підруч. для студ. вищ. навч. закл.] / [Шелухін М.Л. та ін.]; за ред. М. Л. Шелухіна; М-воосвіти і науки України. — К.: Ін Юре, 2008. — 893 с.
5. Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря1944 г. // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
6. Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації "ЄВРОКОНТРОЛЬ". Вчинено в Брюсселі 13 грудня 1960 року // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 25. – Ст. 1685.
7. Тихонов В.М. Основные направления и характер деятельности международной организации гражданской авиации ИКАО: Учеб.пособие [для вузов гражд. авиации] / В.М. Тихонов. – М.: МИИГА, 1985 – 100 с.
8. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49.

**Зміст лекції**

Режим повітряного простору і міжнародних польотів - це сукупність юридичних норм, які визначають права й обов'язки держав щодо повітряного простору, його використання, порядок повітряних перевезень, правовий статус повітряних суден і членів екіпажу, вантажу та пасажирів.

Нижня межа повітряного простору знаходиться над сухопутною і водною поверхнею Землі. Стосовно верхньої межі повітряного простору необхідно зауважити, що в нормах міжнародного права вона не знайшла свого закріплення.

Над територією кожної держави режим повітряного простору та міжнародних польотів регулюється її національним законодавством та міжнародними договорами, які вона уклала з іншими державами на двосторонній та багатосторонній основі.

Кожна держава самостійно визначає порядок допуску іноземних повітряних суден у свій повітряний простір. Така дозвільна система є основою правового режиму повітряного простору всіх держав на сьогодні, який є обов'язковим як для регулярних, так і нерегулярних міжнародних польотів.

Необхідно виокремити дві правові підстави для виконання міжнародних польотів. Першою із них є міжнародний договір (як двосторонній, так і багатосторонній) та спеціальний дозвіл держави. Деякі держави допускають на свою територію нерегулярні польоти відповідно до повідомлення (диспетчерського повідомлення).

Під час перебування суден у повітряному просторі іншої держави на них поширюється юрисдикція держави перебування. Вона стосується паспортного, митного та валютного контролю. Після прибуття повітряного судна відповідні компетентні органи уповноважені перевірити такі документи, як: свідоцтво про реєстрацію літака; посвідчення про його придатність до польотів; свідоцтво про кваліфікацію членів екіпажу; списки пасажирів та ін. Польоти іноземних повітряних суден повинні здійснюватися за визначеними маршрутами з використанням їх аеропортів, які визначаються державою перебування.

Згідно з Чиказькою конвенцією, застосовують принцип недискримінації стосовно повітряних переміщень суден усіх держав. Повітряне судно, яке перетнуло державний кордон без дозволу або вчинило інші порушення правил польотів, визнається судном-порушником і зобов'язане зробити посадку на вимогу органів, які здійснюють контроль за польотами.

Керуючись намірами безпеки та дотримуючись принципу недискримінації, кожна держава може обмежити або повністю заборонити польоти іноземних повітряних суден над відповідними зонами своєї території.

Повітряне судно повинно мати національні розпізнавальні знаки та реєстраційний номер не більше однієї держави. Перебуваючи у повітряному просторі, повітряні судна підпорядковуються чинним законам держави прапора.

У міжнародному праві відсутнє єдине визначення поняття "правовий режим повітряного простору". А тому вказана юридична категорія складається з елементів, які розкривають її зміст. Ці складові елементи визначають процедуру надання літальному апарату статусу повітряного судна, вирішують питання його приналежності до певної держави. Окремі елементи правового режиму повітряного простору закріплюють обсяг прав та обов'язків членів екіпажу повітряних суден, виокремлюють напрям виконання міжнародних і внутрішніх польотів, встановлюють відповідальність за збереження об'єктів перевезення та порядку відшкодування завданої шкоди.

Міжнародні повітряні польоти регулюються як Чиказькою конвенцією 1944 р., так і національним законодавством (в Україні - Повітряним кодексом України та підзаконними актами).

Міжнародним польотом вважається такий, при якому повітряне судно повинно перетнути кордони більш ніж однієї держави. А відтак міжнародні польоти можуть бути як регулярні, так і нерегулярні.

До регулярних повітряних польотів необхідно віднести будь-яке повітряне сполучення, котре здійснюється спеціально визначеними державами авіапідприємствами за узгодженим між сторонами розкладом та лініями-маршрутами, що передбачені у відповідному міжнародному договорі.

Нерегулярні міжнародні польоти відрізняються тим, що вони здійснюються поза розкладом у вигляді додаткових або чартерних рейсів,

Для виконання регулярних міжнародних польотів потрібен дозвіл. Згідно зі ст. 5 Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію, цивільні судна держав-учасниць мають право здійснювати польоти на територію іншої держави-учасниці або безпересадочні польоти через її територію і без обов'язкової попередньої згоди. Конвенція для держав надає спеціальний дозвіл на свободу польотів через їхню територію повітряних суден для інших держав-учасниць. Особливою формою спеціальних дозволів для здійснення міжнародних повітряних польотів є міжнародні договори.

Стосовно дозвільного порядку для нерегулярних польотів, то для цього використовують спрощену форму дозволу у вигляді диспетчерського повідомлення.

Кожна держава встановлює порядок доступу повітряних суден у свій повітряний простір, керуючись при цьому принципом повного та виключного суверенітету держав на повітряний простір. Вона визначає порядок перетину іноземними суднами свого кордону, регулює у межах свого повітряного простору всі переміщення в повітрі, здійснює щодо іноземних повітряних суден та їх екіпажів адміністративну та кримінальну юрисдикцію.

Відповідно до ст. 29 Чиказької конвенції, кожне повітряне судно договірної держави, яке здійснює міжнародні польоти, повинно мати в наявності такі документи:

а) свідоцтво про його реєстрацію;

б) посвідчення про його придатність до польотів;

в) відповідне свідоцтво на кожного члена екіпажу;

г) бортовий журнал;

ґ) дозвіл на бортову радіостанцію;

д) список прізвищ пасажирів із вказівкою пунктів відправлення і призначення;

е) докладні декларації на вантаж.

Переліт Державного кордону України повітряними суднами здійснюється за спеціально виділеними коридорами.

Жодне військове спорядження або військові матеріали не можуть перевозитися на територію або над територією держави на повітряних суднах, котрі використовують у міжнародній навігації, окрім як зі згоди такої держави.

Кожна держава у період стихійного лиха або з метою громадської безпеки має право тимчасово обмежити або заборонити польоти над усією територією або будь-якою її частиною за умови, що таке обмеження чи заборона застосовуються до повітряних суден усіх інших держав.

Держава також уповноважена під час воєнного або надзвичайного становища повністю заборонити польоти іноземних повітряних суден над своєю територією, ввести певні обмеження, але лише для всіх іноземних суден незалежно від їхньої національної приналежності.

У 1992 р. у Гельсінкі був підписаний Договір про відкрите небо, який встановив режим для проведення спостереження за польотами державами-учасницями над територіями інших держав і закріплення їх прав та обов'язків стосовно цього режиму.

Особливе місце в міжнародному повітряному праві займають польоти у міжнародному повітряному просторі, який знаходиться над відкритим морем, виключною економічною морською зоною, міжнародними протоками, а також над Антарктидою.

Польоти над відкритим морем регулюються Конвенцією 1958 р. про відкрите море. В основі міжнародно-правового режиму повітряного простору над відкритим морем закладено принцип свободи польотів, згідно з яким повітряні судна всіх прибережних і неприбережних держав мають право вільно літати у повітряному просторі над відкритим морем. Цей принцип був підтверджений також Конвенцією ООН з морського права 1982 р. На відміну від польотів наддержавною територією, для здійснення польотів над відкритим морем не потрібно одержувати на це дозвіл від кого-небудь. Однак при здійсненні таких польотів держави повинні дотримуватись правил. Насамперед вони зобов'язані стежити за тим, щоб їхні повітряні судна під час польотів над відкритим морем не робили яких-небудь незаконних дій стосовно іноземних морських і повітряних суден, що знаходяться в цьому міжнародному районі. Серед таких заборонених дій варто назвати навмисні й небезпечні обльоти іноземних морських суден на малих висотах військовими літальними апаратами, перехоплення іноземних повітряних суден, зближення з ними на недопустимі малі висоти й усі інші подібні дії, які створюють реальну загрозу безпеки польотів у повітряному просторі відкритого моря.

Під час польотів над відкритим морем держава реєстрації повітряного судна здійснює юрисдикцію над цим судном упродовж усього польоту. Будь-яке повітряне судно, що знаходиться у цьому повітряному просторі, є недоторканним і незалежним від органів влади будь-якої держави, крім тієї, де воно зареєстроване, і підпорядковується лише її законам. Повітряні судна інших держав при цьому не мають права вимагати зміни курсу і маршруту польоту, запитувати про пункти вильоту й посадки та здійснювати будь-які дії, що становлять загрозу або порушення прав іншої держави на рівне користування свободою польотів над відкритим морем.

Здійснюючи політ над відкритим морем, повітряне судно повинне мати національні розпізнавальні знаки та реєстраційний номер щонайбільше однієї держави. За відсутності реєстраційних та розпізнавальних знаків таке повітряне судно визнається судном без національності-й позбавляється міжнародно-правового захисту.

Деякі двосторонні угоди про повітряне сполучення іноді охоплюють положення, що регулюють відносини між державами стосовно польотів над відкритим морем. Держави можуть виконувати відповідні обов'язки і здійснювати визначені права щодо обслуговування повітряного руху над певними районами повітряного простору відкритого моря. Для цього вони забезпечують керівництво польотами своїх та іноземних повітряних суден, планування та їх координацію. В основі цих прав і обов'язків лежить добровільно взяте за згодою інших держав зобов'язання обслуговувати міжнародні польоти над відкритим морем, що закріплюється у вигляді угоди між зацікавленими країнами.

Проте такі зобов'язання не створюють для держав, що здійснюють обслуговування повітряного руху, суверенних прав на повітряний простір відкритого моря.

Окрім свободи польотів повітряних суден над відкритим морем, існує також свобода наукових досліджень за допомогою повітряних суден, свобода використання літальних апаратів для забезпечення рибальства та спорудження штучного обладнання і споруд.

Згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 р., закріплено право транзитного прольоту у повітряному просторі над більшістю міжнародних проток. Така свобода польоту реалізується з метою безперервного та швидкого транзиту через повітряний простір над протокою. При здійсненні цього права повинен враховуватися суверенітет, територіальна цілісність та політична незалежність прибережних держав, а також виконуються навігаційні правила, які встановлені ІКАО.

На особливу увагу заслуговує режим польотів над Чорноморськими протоками, який урегульовано Конвенцією про режим проток у 1936 р. у м. Монтрьо.

Згідно зі ст. 23 вказаної Конвенції, "для забезпечення проходу цивільних повітряних суден між Середземним морем і Чорним морем турецький уряд буде визначати поза забороненими зонами проток повітряні маршрути, призначені для цього проходу; цивільні повітряні судна можуть використовувати ці шляхи, роблячи турецькому уряду для епізодичних повітряних рейсів попередження за три дві, а для регулярних повітряних рейсів - загальне попередження про дати проходу".

Щодо польотів військових повітряних суден, то над цими протоками яких-небудь правил Конвенція не встановлює. За законами внутрішнього законодавства Туреччини, для цього потрібен дозвіл турецького уряду, що може бути отриманий за дипломатичними каналами.

Таким чином, ст. 23 Конвенції Монтрьо надає право вільного прольоту для цивільних повітряних суден усіх держав. На цьому заснований режим повітряного простору над Чорноморськими протоками.

Стосовно правового режиму польотів над архіпелажними водами, то він також закріплений у Конвенції ООН 1982 р. Так, п. З ст. 53 передбачає, що всім повітряним суднам будь-якої держави надано право архіпелажного прольоту повітряним коридором з метою безперервного, швидкого та безперешкодного транзиту з однієї частини відкритого моря в іншу.

Правовий режим польотів над архіпелажними водами дещо схожий з правом транзитного прольоту над міжнародними протоками. Повітряний простір над ними також підвладний суверенітету архіпелажних держав, але відкритий і вільний для прольоту повітряних суден усіх держав.

Згідно зі ст. 41 Конвенції, держава-архіпелаг може вказувати спеціальні повітряні коридори для прольоту над архіпелажними водами. Ці повітряні коридори перетинають архіпелажні води і прилегле територіальне море та включають всі звичайні шляхи, що використовують для прольоту над архіпелажними водами. Право прольоту такими повітряними коридорами поширюється на всі літальні апарати.

Архіпелажний проліт здійснюють над традиційними морськими шляхами або в межах спеціальних повітряних коридорів, котрі встановлює держава-архіпелаг.

Держава-архіпелаг може, якщо цього вимагають обставини, після належного про те повідомлення, змінювати будь-які морські коридори або схеми поділу руху, встановлені або запропоновані нею раніше, іншими морськими коридорами або схемами поділу руху. Такі морські коридори або схеми поділу руху повинні відповідати загальноприйнятим правилам. При встановленні або зміні морських коридорів чи зміні схем поділу руху держава-архіпелаг передає пропозиції компетентній МО з метою їхнього затвердження. Сама організація тільки затверджує такі морські коридори та схеми поділу руху, що можуть бути погоджені з державою-архіпелагом, після чого остання встановлює, затверджує або змінює їх. Оскільки повітряні коридори повинні встановлюватися над морськими коридорами, то зміна морських коридорів може привести до переміщення слідом за ними розташованих над ними повітряних коридорів.

Якщо держав а-архіпелаг не встановлює морських або повітряних коридорів, право архіпелажного проходу може здійснюватися шляхами, що зазвичай використовують для міжнародного судноплавства. Крім того, на повітряні судна, що здійснюють транзитний проліт над державою-архіпелагом, покладають ті самі обов'язки, що і при польоті над міжнародними протоками.

Режим повітряного простору над Антарктикою і польотів над нею визначений Договором про Антарктику 1959 р., згідно зі ст. VI якого всі держави, незалежно від їхньої участі у цьому Договорі, мають право вільно здійснювати над Антарктикою польоти цивільних повітряних суден, неухильно дотримуючись при цьому стандартів ІКАО. Повітряний простір Антарктики використовують лише в мирних цілях. Військові літальні апарати можуть здійснювати польоти над цим континентом лише для контролю за дотриманням положень Договору (ст. VII), а також для доставки та вивозу персоналу й обладнання для станцій.

ЛЕКЦІЯ № 5

Тема лекції: **Нормативне визначення польоту. Класифікація польотів**

**План лекції**

1. **Поняття “повітряне судно”, “політ повітряного судна”, „літальний апарат”.**
2. **Об’єкт правового регулювання як головний критерій класифікації польотів повітряних суден.**
3. **Типи, види і форми польотів повітряних суден у повітряному просторі.**
4. **Договірні повітряні лінії.**
5. **Національне законодавство та міжнародно-правові документи, що регулюють регулярні та нерегулярні польоти.**

**Література:**

1. Конституція України: Прийнята Верховною Радою України 28.06.1996р. // Відомості Верховної Ради. – 1996. – №30. – Ст. 141.
2. Свиркин В.А. Воздушное право.ч. 1. Международное воздушное право (аспект безопасности), 2008 - 84 с. - Библиогр.: с. 83-84.
3. Транспортне право України : навч. посіб. / [Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.]; [за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського]; М-во освіти і науки України, Ун-т економіки та права «Крок» — К.: Атіка, 2008. — 290 с.
4. Транспортне право України : [академ. курс: підруч. для студ. вищ. навч. закл.] / [Шелухін М.Л. та ін.]; за ред. М. Л. Шелухіна; М-воосвіти і науки України. — К.: Ін Юре, 2008. — 893 с.
5. Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря1944 г. // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
6. Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації "ЄВРОКОНТРОЛЬ". Вчинено в Брюсселі 13 грудня 1960 року // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 25. – Ст. 1685.
7. Тихонов В.М. Основные направления и характер деятельности международной организации гражданской авиации ИКАО: Учеб.пособие [для вузов гражд. авиации] / В.М. Тихонов. – М.: МИИГА, 1985 – 100 с.
8. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49.

**Зміст лекції**

Повітряне судно - це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, яка відрізняється від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і спроможний маневрувати в тривимірному просторі;

повітряне судно-порушник - повітряне судно, що перетнуло державний кордон без відповідного дозволу компетентного органу або допустило інше порушення порядку використання повітряного простору;  
пошукові роботи - це система заходів, спрямованих на своєчасне виявлення повітряного судна, що зазнає чи зазнало лиха;

демонстраційний політ - політ повітряного судна, який виконується з метою демонстрації досягнень авіаційної техніки, її показу під час проведення авіаційних парадів, свят, з рекламною та іншою метою відповідно до законодавства;

авіаційні роботи - польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна використовуються для забезпечення спеціалізованих видів робіт у таких галузях, як сільське господарство, фотографування, топографічне знімання, будівництво, медична допомога, нагляд та патрулювання, пошук та рятування, повітряна реклама, гасіння лісових пожеж та інше.

Повітряні судна поділяються на цивільні, державні та експериментальні.

Повітряне судно є цивільним, якщо воно не зареєстроване у Державному реєстрі державних повітряних суден України.

Цивільне повітряне судно - повітряне судно, яке зареєстроване у Державному реєстрі цивільних повітряних суден.

Державне повітряне судно - повітряне судно, яке використовується на військовій, митній, прикордонній, міліцейській та інших службах, а також для виконання мобілізаційно-оборонних завдань, та зареєстровано у Реєстрі державних повітряних суден України.

Експериментальне повітряне судно - повітряне судно, яке призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науково-дослідних робіт.

Цивільне повітряне судно має бути зареєстровано у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України незалежно від комерційного чи безоплатного його використання. Після реєстрації повітряного судна у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України всі питання, зроблені до реєстрації чи після неї стосовно цього судна у реєстрах повітряних суден інших держав, не визнаються Україною.

Цивільному повітряному судну, зареєстрованому у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, видається реєстраційне посвідчення, яке підтверджує факт його належності до повітряних суден України.

Цивільні повітряні судна підлягають перереєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України у разі зміни його власника, а також в інших випадках, передбачених правилами реєстрації цивільних повітряних суден України.

Правила реєстрації цивільних повітряних суден України розробляються та вводяться в дію спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Реєстрація легких, дуже легких, надлегких, аеростатичних та аматорських повітряних суден, з видачею реєстраційного посвідчення здійснюється спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Державні повітряні судна, у тому числі легкі, дуже легкі, надлегкі та аеростатичні, підлягають занесенню до Реєстру державних повітряних суден України. Правила реєстрації державних повітряних суден встановлює центральний орган виконавчої влади з питань оборони.

Експериментальні цивільні повітряні судна реєструються у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України у порядку, який встановлюється спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Експериментальні державні повітряні судна реєструються у порядку, який встановлюється центральним органом виконавчої влади з питань оборони.

Повітряне судно виключається з відповідного реєстру повітряних суден у разі:

повністю припинена експлуатації повітряного судна;

повітряне судно передано іншій державі, іноземній юридичній чи фізичній особі;

в інших випадках, передбачених в авіаційних правилах України.

У разі виключення повітряного судна з відповідного реєстру повітряних суден реєстраційне посвідчення втрачає силу.

Цивільне повітряне судно нової конструкції (нового типу) сертифікується на відповідність його нормам льотної придатності.

Сертифікат типу повітряного судна видає спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Власником сертифіката типу повітряного судна є розробник цього судна.

У разі зміни типової конструкції повітряного судна або зміни його експлуатаційно-технічної документації, які впливають на льотну придатність, цей тип повітряного судна повинен бути додатково сертифікованим.  
  
Сертифікація типу цивільних повітряних суден, а також контроль за їх відповідністю нормам льотної придатності здійснюється у порядку, який встановлюється спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

У разі виявлення недоліків, які загрожують безпеці польотів, сертифікат типу повітряного судна може бути анульовано або його дію тимчасово зупинено спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Легкі, надлегкі, аеростатичні та аматорські повітряні судна підлягають сертифікації в порядку, встановленому спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Кожне виготовлене в Україні цивільне повітряне судно повинно бути сертифіковане на відповідність його конструкції, характеристик та експлуатаційно-технічної документації вимогам правил сертифікації цивільних повітряних суден.

Після реєстрації цивільного повітряного судна в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України власник такого судна повинен отримати в спеціально уповноваженому центральному органі виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації відповідне посвідчення (сертифікат) як бортовий документ про придатність судна до виконання польотів.

Екземпляри легких, надлегких, аеростатичних та аматорських повітряних суден підлягають сертифікації в порядку, встановленому спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Цивільне повітряне судно, що імпортується в Україну, допускається до експлуатації, якщо буде встановлено, що вимоги держави-виробника за технічними умовами в частині льотної придатності забезпечують відповідність типу цього судна нормам льотної придатності, що діють в Україні.

Порядок розроблення і перевірки виконання технічних умов сертифікації цивільного повітряного судна, що імпортується, порядок видачі сертифіката типу судна і сертифікат льотної придатності цього судна встановлюється спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Порядок проведення випробувань і сертифікації цивільних повітряних суден, що експортуються, а також видачі сертифіката льотної придатності встановлюється спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Сертифікат льотної придатності іноземного повітряного судна визнається в Україні, якщо вимоги, відповідно до яких такий сертифікат видано або відповідно до яких він визнаний дійсним державою його реєстрації, відповідають вимогам, встановленим законодавством України.

Повітряне судно державної авіації перевіряється на відповідність його вимогам безпеки польотів і має сертифікат льотної придатності.

Порядок перевірки стану льотної придатності повітряного судна державної авіації визначається центральним органом виконавчої влади з питань оборони.

Рівень льотної придатності повітряного судна державної авіації не повинен бути нижчим від рівня льотної придатності, встановленого для цього типу повітряних суден.

Серійне виробництво, експлуатація та ремонт повітряних суден здійснюються під наглядом розробника з метою дотримання і збереження льотної придатності.

Для здійснення авторського нагляду підприємства-виробники, експлуатанти (власники) повітряних суден надсилають уповноваженим органам, на які покладається організація і проведення сертифікації, а також розробникам авіаційної техніки інформацію про її технічний стан і особливості експлуатації. Обсяг інформації і порядок її надання встановлюються авіаційними правилами, що діють в Україні.

Права розробника авіаційної техніки можуть бути передані іншій особі за погодженням з розробником після затвердження такої передачі спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації, який зобов'язаний перевірити, чи всю необхідну інформацію, включаючи проектну документацію типу повітряного судна, передано правонаступнику і чи він може належним чином забезпечити дотримання і збереження льотної придатності авіаційної техніки у процесі виробництва, експлуатації та ремонту.

Цивільне повітряне судно за наявності сертифіката типу та сертифіката льотної придатності допускається до експлуатації, якщо воно зареєстровано у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України.

Легкі, надлегкі, аеростатичні та аматорські повітряні судна, за відсутності сертифіката типу повітряного судна, заносяться до Державного реєстру цивільних повітряних суден України і допускаються до експлуатації у порядку, встановленому відповідними нормативно-правовими актами, що регулюють діяльність авіації загального призначення.

Державне повітряне судно, що розроблене згідно з технічними завданнями центрального органу виконавчої влади з питань оборони, може бути допущене до експлуатації в цивільній авіації і занесене до Державного реєстру цивільних повітряних суден України за наявності:

висновків розробника та експертів, призначених спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації, про можливість безпечної експлуатації;

сертифіката льотної придатності, виданого спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Експериментальне повітряне судно може бути допущене до експлуатації як цивільне повітряне судно за наявності:

висновків розробника судна і експертів, призначених спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації, про можливість його безпечної експлуатації;

Підтримання повітряного судна в процесі експлуатації у стані, що відповідає нормам льотної придатності та вимогам безпеки польотів, які поширюються на таке повітряне судно, покладається на його експлуатанта.

Експлуатація повітряного судна у разі відсутності чинного сертифіката льотної придатності забороняється.

На зовнішню поверхню цивільного повітряного судна наносяться державний і реєстраційний розпізнавальні знаки.

За погодженням зі спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації допускається нанесення на цивільне повітряне судно додаткових знаків (символів, написів, емблем та ін.).

Правила нанесення знаків на цивільне повітряне судно встановлюються спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Цивільне повітряне судно не допускається до польоту без державного і реєстраційного знаків, крім випадків, коли політ виконується згідно з правилами проведення випробувальних польотів.

Правила нанесення розпізнавальних знаків на державні повітряні судна встановлюються центральним органом виконавчої влади з питань оборони.

Цивільному повітряному судну, що обладнане засобами радіозв'язку, надається позивний номер і позивний радіосигнал.

На цивільному повітряному судні під час виконання польоту повинні бути:

1. реєстраційне посвідчення;
2. сертифікат льотної придатності;
3. поліси (сертифікати) страхування:

відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам, багажу, вантажу, пошті;

відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам;

членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу;  
повітряного судна;

осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт;

бортовий журнал повітряного судна;

керівництво з льотної експлуатації повітряного судна;

дозвіл на бортові радіостанції;

керівництво про дії екіпажу в екстремальних умовах та при захопленні повітряного судна;

інші документи, передбачені міжнародними правилами, - у разі виконання міжнародних польотів.

На борту повітряного судна авіації загального призначення повинна бути документація в обсязі, встановленому відповідними нормативно-правовими актами.

На борту державного повітряного судна повинна бути документація, перелік якої встановлюється центральним органом виконавчої влади з питань оборони.

Передача в експлуатацію іноземному експлуатанту повітряного судна, зареєстрованого в Україні, так само, як і використання українським експлуатантом повітряного судна зарубіжної реєстрації за умов договору оренди, фрахтування або взаємного обміну повітряними суднами (без виключення із реєстру відповідної держави) здійснюється на підставі дозволу на експлуатацію зазначеного повітряного судна.

Рішення щодо видачі такого дозволу приймається спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації за результатами проведеної оцінки вжитих заходів щодо безпечної експлуатації зазначеного повітряного судна і, зокрема, розгляду можливості передачі державі експлуатанта функцій та обов'язків держави реєстрації стосовно такого повітряного судна, що передбачена документами ІКАО.

ЛЕКЦІЯ № 6

Тема лекції: **Правові засади організації повітряних перевезень**

**План лекції**

1. **Державні органи, що здійснюють регулювання повітряних перевезень, їх повноваження та компетенція.**
2. **Цінова політика та антимонопольне законодавство в сфері авіаперевезень.**
3. **Ліцензування в галузі авіаперевезень.**
4. **Принцип взаємності щодо здійснення авіаперевезень.**

**Література:**

1. Конституція України: Прийнята Верховною Радою України 28.06.1996р. // Відомості Верховної Ради. – 1996. – №30. – Ст. 141.
2. Свиркин В.А. Воздушное право.ч. 1. Международное воздушное право (аспект безопасности), 2008 - 84 с. - Библиогр.: с. 83-84.
3. Транспортне право України : навч. посіб. / [Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.]; [за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського]; М-во освіти і науки України, Ун-т економіки та права «Крок» — К.: Атіка, 2008. — 290 с.
4. Транспортне право України : [академ. курс: підруч. для студ. вищ. навч. закл.] / [Шелухін М.Л. та ін.]; за ред. М. Л. Шелухіна; М-воосвіти і науки України. — К.: Ін Юре, 2008. — 893 с.
5. Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря1944 г. // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
6. Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації "ЄВРОКОНТРОЛЬ". Вчинено в Брюсселі 13 грудня 1960 року // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 25. – Ст. 1685.
7. Тихонов В.М. Основные направления и характер деятельности международной организации гражданской авиации ИКАО: Учеб.пособие [для вузов гражд. авиации] / В.М. Тихонов. – М.: МИИГА, 1985 – 100 с.
8. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49.

**Зміст лекції**

Авіаційні власті - спеціально уповноважений орган відповідної держави, який здійснює державне регулювання діяльності авіації;

Авіація поділяється на цивільну та державну.

Цивільна авіація задовольняє потреби держави і громадян в повітряних перевезеннях, авіаційних роботах та послугах.

До складу цивільної авіації входить цивільна авіація загального призначення, яка використовує легкі, дуже легкі, надлегкі, аеростатичні та аматорські повітряні судна. Порядок регулювання діяльності цивільної авіації загального призначення встановлює спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Державна авіація використовує повітряні судна з метою виконання завдань Збройних Сил, органів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, внутрішніх справ, прикордонної, митної та інших центральних органів виконавчої влади України, які можуть мати у власності державне повітряне судно, а також виконання мобілізаційно-оборонних завдань.

Державне регулювання діяльності авіації та використання повітряного простору України полягає у визначенні завдань, функцій, умов діяльності авіації та використання повітряного простору України, встановленні загальнообов'язкових авіаційних правил, здійсненні контролю за їх виконанням та відповідальності за їх порушення. Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері авіаційної діяльності та використання повітряного простору, законодавчі основи її реалізації.  
Державне регулювання діяльності авіації та використання повітряного простору України здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень.

Державне регулювання діяльності цивільної авіації, нагляд за забезпеченням її безпеки та використанням повітряного простору України здійснює спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації, який безпосередньо забезпечує реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту і може делегувати окремі свої повноваження підвідомчим йому органам.

Нормативно-правові акти спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації, видані в межах його повноважень, є обов'язковими для виконання центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами і організаціями та громадянами.

Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації здійснює державне регулювання діяльності цивільної авіації, нагляд за забезпеченням її безпеки та використанням повітряного простору України за такими напрямами:

задоволення потреб держави та населення в авіаційних перевезеннях, роботах та послугах;

організація повітряного руху;

регулювання метеорологічного забезпечення цивільної авіації;

реєстрація, підтвердження відповідності, сертифікація, стандартизація, ліцензування, атестація та акредитація користувачів повітряного простору;

реалізація економічної, страхової, тарифної та інвестиційної політики, регулювання доступу до ринку авіаційних перевезень, робіт, послуг, здійснення контролю за ефективністю використання державного майна;

організація захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність;  
розслідування інцидентів;

організація пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації в єдиній системі проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування;

виконання функцій авіаційних влад в міжнародних відносинах у частині вирішення питань цивільної авіації та використання повітряного простору, що належить до його компетенції;

експлуатація аматорських повітряних суден;

іншими напрямами, що визначаються законодавством.

Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації може залучати підприємства, установи, організації для проведення експертиз, перевірок, аналізів в процесі сертифікації, реєстрації, акредитації.

Керівник спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації має право:

визначати необхідність комерційних авіаперевезень, які пропонуються до виконання;

визначати технічні і фінансові можливості експлуатанта для виконання заявленого виду діяльності;

видавати сертифікат експлуатанта та встановлювати вимоги, які необхідні для забезпечення безпеки польотів;

відмовляти в праві виконувати, забороняти, відміняти, призупиняти або змінювати будь-які польоти, дозволені в сертифікаті експлуатанта і відповідних вимогах в інтересах забезпечення безпеки польотів, за умови належного повідомлення експлуатанта про такі дії;

розробляти та видавати норми і правила, обов`язкові для виконання всіма суб`єктами авіаційної діяльності;

вчиняти будь-які інші дії в інтересах забезпечення безпеки авіації.

Державне регулювання діяльності державної авіації та нагляд за забезпеченням її безпеки здійснює центральний орган виконавчої влади з питань оборони за такими напрямами:

реєстрація та сертифікація льотної придатності державних повітряних суден та забезпечення безпеки державної авіації;

організація розслідування авіаційних подій з державними повітряними суднами;

нагляд за дотриманням вимог нормативно-правових документів, що регламентують діяльність державної авіації України;

організація пошуково та аварійно-рятувального забезпечення польотів державної авіації в єдиній державній системі проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування;

за іншими напрямами, що визначаються законодавством.

Нормативно-правові акти центрального органу виконавчої влади в галузі оборони стосовно авіаційної діяльності, видані в межах його компетенції, обов'язкові до виконання усіма суб'єктами, які здійснюють експлуатацію державних повітряних суден.

Державне регулювання використання повітряного простору України здійснюють спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації та центральний орган виконавчої влади з питань оборони на підставі спільних рішень (за винятком оборонних питань, пов'язаних з використанням повітряного простору України та захистом суверенітету держави, що належать до компетенції центрального органу виконавчої влади з питань оборони) за напрямами:

задоволення потреби у провадженні діяльності національних та міжнародних користувачів повітряного простору;

забезпечення розподілу повітряного простору між користувачами за принципом гнучкого (тимчасового) використання з дотриманням вимог безпеки та ефективності його використання;

здійснення контролю за дотриманням порядку організації та використання повітряного простору.

Право на здійснення підприємницької діяльності в галузі цивільної авіації має будь-яка юридична чи фізична особа - суб'єкт господарювання, яка займається експлуатацією, технічним обслуговуванням, ремонтом, виробництвом, розробленням цивільної авіаційної техніки та іншою діяльністю, пов'язаною з використанням повітряного простору, і одержала в установленому законодавством порядку сертифікат і ліцензію на відповідний вид господарської діяльності.

Будь-яка юридична чи фізична особа, що займається діяльністю, пов'язаною з розробкою, виробництвом, технічним обслуговуванням і експлуатацією цивільної авіаційної техніки, повинна бути сертифікована спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації на відповідність вимогам авіаційних правил України.

Розробка, виробництво, технічне обслуговування і експлуатація авіації загального призначення регулюються відповідними нормативно-правовими актами України.

Витрати на сертифікацію, реєстрацію і перереєстрацію повітряних суден, аеродромів, повітряних трас і місцевих повітряних ліній, сертифікацію авіаційного персоналу і експлуатантів авіаційної техніки, юридичних і фізичних осіб, які виконують розробку, виготовлення, ремонт і технічне обслуговування авіаційної техніки, інших суб`єктів та об`єктів авіаційної діяльності тощо несе особа, яка подала відповідну заяву до спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Порядок справляння та розмір державних зборів встановлюється відповідно до законодавства України.

Порядок організації польотів цивільних і державних повітряних суден встановлюється відповідними органами виконавчої влади.

Демонстраційні польоти повітряних суден належать до випробувальних і виконуються льотно-випробувальними екіпажами в порядку, встановленому нормативно-правовими актами, що регулюють діяльність авіації.

До польоту допускається повітряне судно, що занесене до відповідного реєстру, перебуває у справному стані, має сертифікат льотної придатності, підготовлене до польотів згідно з вимогами експлуатаційно-технічної документації та укомплектоване справними аварійно-рятувальними засобами.

У повітряному просторі України або в окремих його районах польоти повітряних суден можуть бути повністю заборонені або обмежені за висотою, у часі та за напрямками у порядку, встановленому спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації та центральним органом виконавчої влади з питань оборони.

Цивільне повітряне судно, призначене для експлуатації в Україні, повинно бути сертифіковане на відповідність вимогам, які діють в Україні щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин авіаційних двигунів, у порядку, передбаченому правилами сертифікації повітряних суден.  
Власники аеродромів, експлуатанти, командири і члени екіпажів повітряних суден зобов'язані під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі вживати заходів для запобігання шуму або зведення його до мінімального рівня.

Скидання з повітряних суден шкідливих для здоров'я людей, навколишнього природного середовища речовин, відходів і матеріалів забороняється, а винні у таких діях особи несуть відповідальність згідно із законодавством.

З метою запобігання шкідливому впливу повітряних суден на людей, тварин та навколишнє природне середовище спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації встановлює для конкретних районів мінімальну висоту польоту, єдину для всіх повітряних суден чи окремих типів.

Політ повітряного судна з надзвуковою швидкістю повинен виконуватися на висоті, на якій виключається шкідливий вплив звукового удару на довкілля за загальними правилами або у віддалених від населених пунктів районах, що відводяться для надзвукових польотів.

Між екіпажем (пілотом) повітряного судна і органами обслуговування повітряного руху встановлюється двосторонній радіозв'язок відповідно до вимог авіаційних правил України.

Для здійснення такого двостороннього радіозв'язку виділяються необхідні частоти згідно із законодавством, які закріплюються за користувачами спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Порушниками порядку перетинання державного кордону України та порядку і правил виконання польотів у повітряному просторі України є повітряні судна та інші літальні апарати, що перетнули державний кордон України без відповідного дозволу або вчинили інші порушення правил перельоту через державний кордон України та правил польотів у повітряному просторі України. До повітряних суден-порушників застосовуються заходи у порядку, встановленому законодавством України та міжнародними договорами.

ЛЕКЦІЯ № 7

Тема лекції: **Правовий режим міжнародних повітряних сполучень**

**План лекції**

1. **Визначення поняття “комерційні права” або “свободи повітря” у міжнародному повітряному праві.**
2. **Юридична сутність концепції “дерегулювання” і “лібералізації” авіаперевезень.**
3. **Авіатранспортні конференції в рамках ІКАО (1977, 1980, 1985, 1994 р.) як передумови створення концепції “справедливого неба” і стратегії “відкритого неба”.**

**Література:**

1. Конституція України: Прийнята Верховною Радою України 28.06.1996р. // Відомості Верховної Ради. – 1996. – №30. – Ст. 141.
2. Свиркин В.А. Воздушное право.ч. 1. Международное воздушное право (аспект безопасности), 2008 - 84 с. - Библиогр.: с. 83-84.
3. Транспортне право України : навч. посіб. / [Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.]; [за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського]; М-во освіти і науки України, Ун-т економіки та права «Крок» — К.: Атіка, 2008. — 290 с.
4. Транспортне право України : [академ. курс: підруч. для студ. вищ. навч. закл.] / [Шелухін М.Л. та ін.]; за ред. М. Л. Шелухіна; М-воосвіти і науки України. — К.: Ін Юре, 2008. — 893 с.
5. Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря1944 г. // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
6. Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації "ЄВРОКОНТРОЛЬ". Вчинено в Брюсселі 13 грудня 1960 року // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 25. – Ст. 1685.
7. Тихонов В.М. Основные направления и характер деятельности международной организации гражданской авиации ИКАО: Учеб.пособие [для вузов гражд. авиации] / В.М. Тихонов. – М.: МИИГА, 1985 – 100 с.
8. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49.

**Зміст лекції**

Більшість міжнародних повітряних сполучень здійснюється з комерційною метою: перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти за певну плату. Некомерційні міжнародні польоти виконуються значно рідше (перевезення офіційних делегацій, науково-дослідні польоти, повітряні подорожі приватних осіб на своїх літаках і т. ін.).

У міжнародному праві поняття міжнародних повітряних сполучень (перевезень) зазвичай розкривається через комерційні права (або "свободи повітря"). До них належать п'ять основних "свобод повітря":

1. Право транзитного польоту без посадки над територією держави, що надала це право.

2. Право транзитного польоту з посадкою з некомерційною метою (в основному для заправлення паливом), тобто без взяття на борт пасажирів або їх висадження, розвантаження і завантаження багажу й пошти.

3. Право висаджувати в іноземній державі пасажирів і вивантажувати вантажі й пошту, взяті на борт у державі реєстрації повітряного судна.

4. Право брати на борт пасажирів, вантажі й пошту в іноземній державі з метою їх перевезення в державу реєстрації повітряного судна.

5. Право брати на борт пасажирів, вантажі й пошту в іноземній державі з метою їх перевезення в будь-яку третю державу" і так само висаджувати пасажирів і розвантажувати вантажі й пошту в цій третій державі.

Авіакомпанії прагнуть одержати дозвіл на комерційну діяльність в обсязі п'яти "свобод повітря", тому що це забезпечує найвищу прибутковість їхньої роботи. Разом з тим п'ята "свобода повітря" в повному обсязі (перевезення пасажирів і вантажів у будь-які треті держави) зазвичай не надається, оскільки це погіршувало б становище національних авіакомпаній з надання аналогічних послуг.

З розвитком міжнародних повітряних сполучень відбувався процес удосконалювання "свобод повітря". П'ять згаданих свобод були доповнені ще трьома:

6. Право виконувати пасажиро- і вантажоперевезення між третіми державами через свою територію.

7. Право виконувати пасажиро- і вантажоперевезення між третіми державами, минаючи свою територію.

8. Каботажні перевезення, тобто перевезення в межах однієї іноземної держави.

Стаття 7 Чиказької конвенції 1944 р. надає право кожній державі-учасниці відмовляти повітряним суднам іншої учасниці в наданні восьмої "свободи повітря". Учасники Конвенції взяли на себе зобов'язання не надавати цю свободу будь-якій державі на виключній основі. Іншими словами, повітряний каботаж може дозволятися будь-якій державі, що звернулася з відповідним проханням, або не дозволятися жодній.

Правове регулювання міжнародних повітряних сполучень здійснюється шляхом укладення двосторонніх угод. За наполегливою вимогою США до Заключного акта Чиказької конвенції 1944 р. була внесена стандартна форма таких двосторонніх угод про обмін комерційними правами в регулярному міжнародному повітряному сполученні ("чиказький тип"). Іншим досить популярним прототипом зазначених угод є згадана угода між Великою Британією і США 1946 р. ("бермудський тип").

Важливу роль у правовому регулюванні міжнародних повітряних сполучень відіграє багатостороння угода - Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р. Цей документ зафіксував положення про відповідальність авіаперевізника у випадку заподіяння шкоди пасажирові й вантажу та запровадив однакові стандарти перевізних документів.

У 70-ті роки США розгорнули кампанію з дерегулювання діяльності авіапідприємств на внутрішніх лініях. У результаті в 1978 р. Конгрес США прийняв відповідний закон. У 1979 р. США прийняли Закон про конкуренцію на міжнародному повітряному транспорті, основні положення якого були запозичені з закону 1978 р. За законом 1979 р. можливе застосування санкцій до держав, які не згодні з методами вільної конкуренції на ринку міжнародних повітряних сполучень. Санкції можуть передбачити припинення, призупинення або зміну дозволу іноземному перевізникові виконувати польоти в США. Керуючись засадами "дерегуляції", США уклали відповідні угоди з кількома державами.

Європейська рада своєю директивою від 25 липня 1983 р. також запровадила режим часткової "лібералізації" щодо внутрішньо-регіональних повітряних сполучень між державами Західної Європи. Він поширюється тільки на польоти повітряних суден місткістю не більше 70 місць або з максимальною злітною вагою 30 т.

Міжнародні повітряні сполучення здійснюються повітряними суднами та їхніми екіпажами. Кожне повітряне судно повинно мати національну належність, що відповідає державі реєстрації. Зареєстроване судно вноситься до державного реєстру. Цей факт означає наявність публічно-правового зв'язку між державою реєстрації й повітряним судном, яке перебуває під захистом держави реєстрації.

Однак наявність публічно-правових відносин між повітряним судном і державою реєстрації не перешкоджає тому, щоб це судно було об'єктом цивільного права, перебувало у приватній власності держави, юридичних або фізичних осіб з усіма юридичними наслідками, що звідси випливають. Важливе значення у міжнародних повітряних сполученнях має поділ на державні й цивільні повітряні судна. До перших належать повітряні судна, які використовуються на військовій, митній і поліцейській службі. До них положення Чиказької конвенції 1944 р. не застосовуються.

Члени екіпажу повітряного судна під час виконання своїх службових обов'язків вважаються представниками експлуатанта судна (власника), що відповідає за дії екіпажа. Кожний член екіпажа має чіткі функціональні обов'язки. Очолює екіпаж командир, який відповідає за повітряне судно, інших членів екіпажу, пасажирів і вантаж у межах визначених часових рамок. Міжнародне право визначає правове становище екіпажу загалом. Деякі вимоги до екіпажу містяться у ст. 32, 33 Чиказької конвенції 1944 р. і додатку 1 до неї. Однак детальна правова регламентація правового статусу екіпажу - це прерогатива національного законодавства держави реєстрації повітряного судна.

ЛЕКЦІЯ № 8

Тема лекції: **Повітряне перевезення: його учасники, види та відповідальність за шкоду завдану під час перевезень**

**План лекції**

1. **Визначення перевізника в міжнародних угодах та національному законодавстві.**
2. **Виконання правил повітряних перевезень і нормативів їх якості.**
3. **Укладення правочинів на повітряне перевезення.**
4. **Поняття договору про міжнародне повітряне перевезення: порядок укладання та особливості.**
5. **Діяльність іноземних перевізників на території України. Поняття та склад транспортної документації**

**Література:**

1. Конституція України: Прийнята Верховною Радою України 28.06.1996р. // Відомості Верховної Ради. – 1996. – №30. – Ст. 141.
2. Свиркин В.А. Воздушное право.ч. 1. Международное воздушное право (аспект безопасности), 2008 - 84 с. - Библиогр.: с. 83-84.
3. Транспортне право України : навч. посіб. / [Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.]; [за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського]; М-во освіти і науки України, Ун-т економіки та права «Крок» — К.: Атіка, 2008. — 290 с.
4. Транспортне право України : [академ. курс: підруч. для студ. вищ. навч. закл.] / [Шелухін М.Л. та ін.]; за ред. М. Л. Шелухіна; М-воосвіти і науки України. — К.: Ін Юре, 2008. — 893 с.
5. Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря1944 г. // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.
6. Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації "ЄВРОКОНТРОЛЬ". Вчинено в Брюсселі 13 грудня 1960 року // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 25. – Ст. 1685.
7. Тихонов В.М. Основные направления и характер деятельности международной организации гражданской авиации ИКАО: Учеб.пособие [для вузов гражд. авиации] / В.М. Тихонов. – М.: МИИГА, 1985 – 100 с.
8. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49.

**Зміст лекції**

суб`єкт авіаційної діяльності (користувач повітряного простору) - фізичні особи, підприємства, установи, організації незалежно від форми власності, відомчої та національної належності, які здійснюють діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України;

експлуатант - будь-яка юридична чи фізична особа, що експлуатує повітряні судна чи пропонує свої послуги в галузі авіації, яка сертифікована відповідно до авіаційних правил України;

повітряний перевізник України - це юридична особа, зареєстрована в Україні, яка у встановленому порядку отримала від спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації сертифікат експлуатанта та ліцензію на надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом і відповідає вимогам щодо переважного володіння та фактичного контролю;

Повітряний перевізник України може виконувати міжнародні перевезення та перевезення в межах України шляхом виконання польотів на регулярній основі (повітряного сполучення) та нерегулярних (чартерних) польотів.

Повітряні перевезення (регулярні й нерегулярні) в межах України можуть виконуватися лише повітряними перевізниками України. Повітряні перевезення здійснюються без обмежень на підставі ліцензій та правил, що встановлюються спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Ліцензування повітряних перевезень та авіаційних робіт проводиться спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації і передбачає видачу ліцензій на здійснення діяльності з:

надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом;

виконання авіаційно-хімічних робіт.

Для здійснення повітряного сполучення між Україною та іноземними державами спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації призначає повітряних перевізників України згідно з положеннями міжнародних договорів про повітряне сполучення або повітряний транспорт, інших домовленостей авіаційних властей за встановленою ним процедурою. Призначення означає надання такому перевізникові відповідних комерційних прав для експлуатації повітряної лінії виключно у користування.

Умови призначення на повітряну лінію та анулювання такого призначення встановлюються спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Повітряні перевезення виконуються на підставі договору.

Кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами).

Документами на перевезення є:

1) квиток - у разі перевезення пасажира;  
2) багажна квитанція - у разі перевезення речей пасажира як багажу;  
3) авіаційна вантажна накладна - у разі перевезення вантажу.

Порядок перевезення пошти визначаються правилами перевезення пошти повітряними суднами.   
Форми документів на перевезення та правила їх застосування встановлюються спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Документи на перевезення можуть бути в формі електронних документів.

Нерегулярні (чартерні) повітряні перевезення здійснюються повітряними перевізниками України за договором чартеру (фрахтування повітряного судна) на підставі ліцензій та спеціальних дозволів, порядок та умови видачі яких визначається спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Під час виконання повітряних перевезень перевізник та аеропорт зобов'язані дотримуватись правил повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажу і пошти, а також встановлених нормативів якості обслуговування пасажирів і клієнтури.

Перевізник на підставі правил повітряних перевезень має право встановити свої правила, які спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень і не містять умов та нормативів якості обслуговування пасажирів і клієнтури нижчих за рівень встановлених вимог.

Умови і правила перевезення пошти повітряними суднами розробляються центральним органом виконавчої влади у сфері надання послуг поштового зв'язку і погоджуються з спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Перевезення небезпечних вантажів авіаційним транспортом здійснюється відповідно до вимог законодавства України.

Перелік вантажів (товарів) військового призначення та перевізників, уповноважених на здійснення експорту послуг з перевезень цих вантажів, визначаються Кабінетом Міністрів України.   
Порядок перевезення таких вантажів (товарів) військового призначення визначається відповідними нормативно-правовими актами.

Перевізник може відмовити пасажиру в перевезенні, у випадках, передбачених авіаційними правилами України.

Пасажир має право відмовитися від повітряного перевезення в порядку, який передбачений правилами перевізника та умовами угоди на повітряне перевезення.

Іноземні повітряні перевізники здійснюють свою діяльність на території України згідно з законодавством України, міжнародними угодами та договорами.

Перевізник при організації регулярних перевезень повинен вживати заходів щодо доведення до відома споживачів через інформаційно-рекламні засоби, у тому числі автоматизовані системи бронювання, маршрути і розклад польотів повітряних суден, тарифи на перевезення пасажирів, вантажів та пошти повітряним транспортом, а також умови обслуговування пасажирів на землі перед польотом і після нього та на борту повітряного судна.

Повітряний перевізник, що розміщує дані в своїй автоматизованій системі бронювання, повинен гарантувати, що розміщена ним чи надана для розміщення в інших автоматизованих системах бронювання інформація є точною, достовірною та вичерпною.

Повітряний перевізник не повинен впливати на вибір автоматизованих систем бронювання суб'єктом, що надає послуги з продажу пасажирських авіаперевезень.

Автоматизовані системи, які використовуються при забезпеченні повітряних перевезень та при проведенні централізованих розрахунків між повітряними перевізниками та суб'єктами, що надають агентські послуги з продажу авіаційних перевезень, повинні бути сертифіковані в порядку, який встановлюється спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

До автоматизованих систем належать:

системи управління відправленнями пасажирів та багажу в аеропортах;

системи, які використовуються для проведення розрахунків між повітряними перевізниками;

автоматизовані системи бронювання, які використовуються суб'єктами для здійснення бронювання та продажу авіаційних перевезень.

Суб'єктом, що надає агентські послуги з продажу авіаційних перевезень, визнається будь-яка юридична особа, яка виконує продаж авіаційних перевезень (пасажирські, вантажні та інші) на підставі договору з повітряним перевізником.

Сертифікація суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу авіаперевезень здійснюється спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Суб'єкти, що надають послуги з продажу авіаційних перевезень, повинні використовувати автоматизовані системи бронювання, при здійсненні продажу авіаперевезень на міжнародні рейси - мати доступ до декількох з них.