Національний авіаційний університет

**Проблеми правового регулювання повітряних сполучень**

Практикум для студентів

напряму підготовки 6.030401 «Правознавство»

Київ 2018

УДК 341:347.82(076.5)

ББК Х911.18я7

М581

Укладачі: І.М. Сопілко, Н.В. Жмур

|  |  |
| --- | --- |
| Рецензент: | Оніщенко О.В., к.ю.н., доцент |

*Затверджено методично-редакційною радою Національного авіаційного університету (протокол № \_\_\_\_ від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_).*

|  |  |
| --- | --- |
| М 581 | **Проблеми правового регулювання повітряних сполучень**: практикум / уклад. :  І.М. Сопілко, Н.В. Жмур – К.: НАУ, 2018. – 31 с. |
|  |

Викладено загальні методичні рекомендації до вирішення задач, теми практичних занять, питання для обговорення, задачі та список рекомендованої літератури.

Для студентів напряму підготовки 6.030401 «Правознавство».

**ВСТУП**

Із розвитком повітроплавання (повітряні кулі, дирижаблі) людство почало замислюватися про правомірність польотів літальних апаратів над територіями різних держав, проте конкретних кроків юридичного характеру в цьому відношенні не робилося. Разом із тим, у міру розвитку авіаційної техніки, вдосконалення конструкції аеропланів і розширення їхніх літальних можливостей, держави почали вживати заходів щодо захисту власних суверенних прав у своїх повітряних просторах.

Тому стрімкий розвиток авіації обумовив швидкий розвиток міжнародного повітряного права.

Міжнародне повітряне право – це галузь міжнародного права, яка охоплює систему норм, що регулюють відносини між державами та іншими суб’єктами міжнародного права з приводу використання повітряного простору з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень і гарантування їх безпеки.

Метою вивчення навчальної дисципліни є здобуття студентами знань у сфері міжнародного повітряного права і національного законодавства з питань діяльності міжнародної цивільної авіації, який був би достатній для самостійного та компетентного орієнтування в сучасних умовах, прийняття обґрунтованих рішень з правових питань в межах своєї компетенції, розв’язання різноманітних практичних проблем, пов’язаних як з міжнародним повітряним правом, так і національним авіаційним законодавством, що можуть виникати в майбутній професійній діяльності.

Для досягнення поставленої мети виокремлені такі завдання: вивчення сучасних проблем правового забезпечення діяльності цивільної авіації на міжнародному рівні, визначення міжнародно-правових механізмів регулювання системи міжнародних авіаційних сполучень, ознайомлення з принципами діяльності держав у зв’язку з використанням повітряного простору, здобуття навиків тлумачення та застосування цих норм в реальній практиці.

У результаті вивчення дисципліни «Міжнародне повітряне право» студенти повинні *знати*:

* поняття, природу, принципи і норми міжнародного повітряного права;
* предмет, методи правового регулювання кожного окремого інституту міжнародного повітряного права та зміст його основних понять;
* основні нормативно-правові акти, що складають першооснову авіаційної галузі міжнародного публічного права;
* систему загальних та спеціальних принципів міжнародного повітряного права;
* перелік, структуру та компетенцію міжнародних органів та організацій, які забезпечують реалізацію правових норм міжнародного повітряного права;
* загальні проблеми міжнародних відносин у сфері використання повітряного простору та повітряних сполучень, що регулюються нормами міжнародного повітряного права, та шляхи і перспективи їх удосконалення;

*вміти:*

* володіти міжнародно-правовою термінологією, користуватися понятійним апаратом юриспруденції, загальнонауковою і правничою методологією;
* складати цілісне уявлення про сучасне міжнародне повітряне право і оцінювати корінні проблеми його теорії і практики;
* аналізувати норми міжнародних угод, проводити порівняння з нормами чинного законодавства України з питань авіаційної діяльності;
* правильно тлумачити положення міжнародних та національних нормативно-правових актів з питань діяльності цивільної авіації;

Дисципліна «Проблеми правового регулювання повітряних сполучень» ґрунтується на попередньому вивченні студентами програмного матеріалу навчальних дисциплін «Міжнародне право», «Правове забезпечення діяльності авіаційного транспорту», «Транспортне право», що сприяє систематизації знань під час вивчення дисципліни «Міжнародне повітряне право» та допомагає сприймати їх як цілісну систему.

Знання та вміння, отримані під час вивчення даної навчальної дисципліни, необхідні для професійної та практичної підготовки фахівця.

**ЗАГАЛЬНІ МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ**

**ДО ВИРІШЕННЯ ЗАДАЧ**

Однією із форм занять, під час яких студенти набувають знань та умінь із міжнародного повітряного права, є практичні заняття.

Практичне заняття – це навчальне заняття, під час якого для студентів організовується аналіз окремих теоретичних положень з дисципліни «Міжнародне повітряне право», формуються навички і вміння їх практичного застосування через індивідуальне виконання відповідно сформульованих завдань. Основними завданнями практичного заняття є поглиблення та уточнення знань, здобутих на лекціях і в процесі самостійної роботи; нагромадження первинного досвіду організації роботи та технікою управління; оволодіння початковими навичками роботи з нормативними та процесуальними документами.

Структурно практичне заняття передбачає попередній контроль знань, навичок і вмінь студентів; формулювання загальної проблеми та її обговорення за участю студентів; розв’язання задач та їх обговорення.

Перш ніж приступити до розв’язання задачі, необхідно визначити, яких міжнародно-правових відносин вона стосується, вивчити відповідну навчально-методичну літературу, потрібні міжнародно-правові акти.

При цьому необхідно посилатися на конкретні статті, пункти нормативних актів. Розв’язуючи задачу, необхідно використовувати джерела міжнародного повітряного права, а саме: міжнародні договори та звичаї, регламенти міжнародних авіаційних організацій, а також національно-правові акти в галузі регулювання використання повітряного простору.

Будувати розв’язання задачі потрібно відповідно до точно зазначених обставин. Забороняється довільно змінювати умови задачі або припускати в ній те, що не зазначено в тексті. Відповіді на поставлені в задачі запитання повинні бути повними, обґрунтованими, слід не тільки вказати на можливі порушення норм міжнародного та національного законодавства, а й визначити наслідки такого порушення та засоби захисту порушених прав.

На основі вивчення наукової літератури та опрацювання нормативного матеріалу необхідно дати юридичну кваліфікацію обставинам, викладеним в умові, використавши при цьому сукупність способів тлумачення правових норм (правовий, мовний, логічний, історичний). Студентові потрібно максимально повно опрацювати законодавство, яке регулює відповідні правовідносини: розв’язок може міститися у невеликому пункті невеликого нормативного акта, останній може залишитися поза увагою студента. Якщо студент опрацював усі нормативно-правові акти, які регулюють відповідні правовідносини, але виявив між ними неузгодженості й колізії, він має розв’язати такі колізії. За умови, якщо студент не спроможний знайти потрібної норми, він має керуватися більш загальною нормою. Можна також застосувати аналогію закону й аналогію права. Важливо усвідомлювати, що єдино правильних відповідей на запитання задачі не існує: будь-яка відповідь (навіть протилежні відповіді студентів) може бути зарахована як правильна, якщо вона містить належне правове обґрунтування. І навпаки, навіть правильний перебіг думок може бути не зарахований, якщо бракує посилань на відповідні джерела. Тому кожне розв’язання задачі має обов’язково супроводжуватися посиланням на конкретну статтю (пункт) нормативного акта, що регулює подані суспільні відносини, із зазначенням точних реквізитів цього нормативного акта.

Закінчувати розв’язання задачі необхідно юридичним висновком щодо того, як належить вчинити згідно із законом (правова кваліфікація відповідних правовідносин). Розв’язання задачі, яке не містить такого висновку, є не повним, а тому не зараховується. Наприкінці розв’язання задачі потрібно обов’язково подати перелік нормативних актів, літератури, інших джерел, що використовувалися під час розв’язання задачі.

**Модуль 1**

**ТЕОРІЯ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА**

**Тема 1.1. Поняття, сутність, історія становлення і розвитку міжнародного повітряного права**

1. Система міжнародного повітряного права.
2. Об’єкт та предмет регулювання міжнародного повітряного права.
3. Принципи міжнародного повітряного права.
4. Міжнародно-правовий метод регулювання в міжнародному повітряному праві.
5. Особливості національно-правового і міжнародно-правового регулювання використання повітряного простору та їх співвідношення у міжнародному повітряному праві.
6. Історія виникнення та етапи становлення міжнародного повітряного права:

а) перший етап: Паризька конвенція про повітряний рух 1919 року;

б) другий етап: прийняття Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року;

в) третій етап: 60-ті – 70-ті роки, необхідність створення ефективного механізму забезпечення безпеки авіаційних сполучень;

г) четвертий етап: зникнення з міжнародної арени СРСР та виникнення нових тенденцій в міжнародному повітряному праві.

1. Розвиток повітряного права в Україні.

**Література:** [1]; [12]; [13]; [18]; [21].

*Задача 1*

Резиденти трьох держав-учасниць Конвенції про міжнародну цивільну авіацію заснували авіатранспортне підприємство спільної експлуатації повітряного судна та об’єднали в пул їх повітряні сполучення.

Чи поширюється на таке підприємство положення зазначеної конвенції?

Яким чином визначається національність повітряного судна такого підприємства?

**Хід розв’язання задачі:** для розв’язання задачі потрібно опрацювати ст. ст. 17 - 18, ст. 77 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі - Конвенція); Додаток № 7 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

**Відповідь:** Відповідно до ст. 77 Конвенції ніщо не перешкоджає двом або більше Договірним державам засновувати авіатранспортні підприємства спільної експлуатації або міжнародні експлуатаційні агентства та об'єднувати в пул їхні повітряні сполучення на будь-яких маршрутах і в будь-яких районах. Однак на такі організації або агентства, а також пульні сполучення поширюються всі положення цієї Конвенції, в тому числі ті, які стосуються реєстрації угод у Раді. Рада визначає порядок застосування положень цієї Конвенції, що стосуються національності повітряних суден, до повітряних суден, експлуатованих міжнародними експлуатаційними агентствами.

Згідно ст. 18 Конвенції не може вважатися дійсною реєстрація повітряного судна більш ніж в одній державі, але його реєстрація може переходити від однієї держави до іншої.

Тому повітряні судна мають національність тієї держави, в якій вони зареєстровані (ст. 17 Конвенції).

Отже, положення Конвенції про міжнародну цивільну авіацію поширюється на таке підприємство.

*Задача 2*

Складовою якого загальновизнаного принципу міжнародного права є принцип свободи польотів над відкритим морем?

В яких міжнародно-правових документах закріплюються ці принципи?

*Задача 3*

На території Франції сталася катастрофа літака німецької авіакомпанії. Внаслідок катастрофи була спричинена шкода майну громадянина Франції на землі. Причиною катастрофи були форс-мажорні обставини.

Хто буде нести майнову відповідальність перед громадянином Франції внаслідок спричинення шкоди його майну на землі?

Хто встановлює (засвідчує) причини авіакатастрофи?

**Тема 1.2. Джерела міжнародного повітряного права**

1. Джерела міжнародного повітряного права.
2. Місце міжнародних договорів та звичаїв в системі джерел міжнародного повітряного права.
3. Регламенти міжнародних авіаційних організацій як джерело міжнародного повітряного права.
4. Національно-правові акти в галузі регулювання використання повітряного простору, їх місце та значення в міжнародному повітряному праві.

**Література:** [12]; [13]; [18]; [20]; [21].

*Задача 1*

Відповідно до міжнародної угоди авіапідприємства України та Молдови заснували агентство щодо спільної експлуатації повітряних сполучень.

Чи повинно зазначене агентство спільної експлуатації повітряних сполучень заявити про реєстрацію такого агентства Раді ІКАО?

Обґрунтуйте свою відповідь відповідно до норм міжнародного повітряного права.

**Хід розв’язання задачі:** Для розв’язання задачі потрібно опрацювати ст. ст. 77 - 78, ст. 81 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі - Конвенція).

**Відповідь:** Згідно ст. 78 Конвенції Рада може пропонувати зацікавленим Договірним державам створювати спільні організації для експлуатації повітряних сполучень на будь-яких маршрутах або у будь-яких районах.

Також в Конвенції зазначено, що ніщо не перешкоджає двом або більше Договірним державам засновувати авіатранспортні підприємства спільної експлуатації або міжнародні експлуатаційні агентства та об'єднувати в пул їхні повітряні сполучення на будь-яких маршрутах і в будь-яких районах. Однак на такі організації або агентства, а також пульні сполучення поширюються всі положення цієї Конвенції, в тому числі ті, які стосуються реєстрації угод у Раді.

Відповідно до ст. 81 Конвенції усі угоди з питань аеронавтики, які існують на дату набуття чинності цією Конвенцією та укладені між Договірною державою і будь-якою іншою державою, або між авіапідприємством Договірної держави і будь-якою іншою державою або авіапідприємством будь-якої іншої держави, підлягають негайній реєстрації в Раді.

Отже, зазначене агентство спільної експлуатації повітряних сполучень повинно заявити Раді ІСАО про реєстрацію такого агентства.

*Задача 2*

Держави уклали послідовно договори, які суперечили один одному.

Розв’яжіть проблему узгодження дії цих договорів, якщо деякі держави-учасниці останнього договору не підписували попередні.

Обґрунтуйте свою відповідь.

*Задача 3*

Чи має право держава та згідно якого нормативно-правового акту обмежити чи заборонити у випадку військової необхідності, у виключних обставинах, у період надзвичайного стану польоти іноземних повітряних суден у інтересах безпеки суспільства, а також заборонити чи обмежити перевезення певних предметів через свою територію з метою дотримання суспільного порядку та безпеки?

Обґрунтуйте свою відповідь.

**Тема 1.3. Правовий режим повітряного простору. Правове регулювання польотів у повітряному просторі**

1. Поняття і структура повітряного простору.
2. Поняття польотів та їх класифікація.
3. Правові основи та порядок проведення міжнародних польотів.
4. Міжнародні польоти над державною територією.
5. Міжнародні польоти над архіпелажними водами.
6. Здійснення польотів у міжнародному повітряному просторі.
7. Джерела регулювання використання міжнародного повітряного простору у цивільній авіації.
8. Правила перебування іноземного повітряного судна в межах державної території.
9. Джерела регулювання польотів над міжнародними протоками.

10. Двосторонні угоди щодо використання повітряного простору та здійснення повітряного сполучення.

**Література:** [3]; [5]; [8]; [11]; [12]; [13]; [16]; [20]; [21].

*Задача 1*

Над територією Франції сталася катастрофа літака, місце реєстрації якого Німеччина.

Яка держава компетентна проводити розслідування причин цієї катастрофи?

Які права має держава реєстрації літака при проведенні даного розслідування?

**Хід розв’язання задачі:** Для розв’язання задачі необхідно опрацювати ст. 26 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі - Конвенція); Додаток № 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

**Відповідь:** Відповідно до ст. 26 Конвенції у випадку події з повітряним судном однієї Договірної держави, яка сталася на території іншої Договірної держави і спричинила смерть або серйозні тілесні ушкодження чи свідчить про серйозний технічний дефект повітряного судна або аеронавігаційних засобів, держава, на території якої сталася пригода, призначає розслідування обставин пригоди згідно з процедурою, яка може бути рекомендована Міжнародною організацією цивільної авіації, наскільки це допускає її законодавство.

Також зазначено в Додатку № 13 до Конвенції, що розслідування надзвичайної події повинно починатися у державі, в якій воно мало місце. Зазвичай саме ця держава проводить розслідування, але вона може передати цілком або частково повноваження щодо його проведення державі реєстрації або державі експлуатанта. Якщо подія мала місце в державі, яка не є членом ІКАО, у Додатку № 13 рекомендується, щоб держава реєстрації спробувала провести розслідування у співпраці з країною місця події.

При відсутності такої співпраці ІКАО рекомендує державі реєстрації проводити розслідування, використовуючи всю наявну інформацію.

Отже, розслідування причини катастрофи буде проводити та держава, на якій сталася катастрофа, тобто Франція. Оскільки Франція та Німеччина є членами ІКАО.

Згідно зі ст. 26 Конвенції державі, в якій зареєстровано повітряне судно, надається можливість призначити спостерігачів для присутності при розслідуванні, а держава, яка проводить розслідування, направляє цій державі звіт і висновок про розслідування.

*Задача 2*

Під час здійснення міжнародного польоту повітряне судно почало втрачати висоту. Екіпаж повітряного судна зв’язався з диспетчерськими службами та отримав дозвіл на здійснення вимушеної посадки літака на запасний аеродром найближчого аеропорту. Оскільки екіпаж повітряного судна фактично втратив контроль над висотою польоту та швидкістю повітряного судна, здійснення посадки повітряного судна з найменшими пошкодженнями залежало виключно від майстерності командира та другого пілота повітряного судна. Внаслідок даних подій частина вантажу була пошкоджена, а також було завдано шкоди здоров’ю пасажирів.

В якому обсязі перевізник несе відповідальність?

Який документ регламентує питання відповідальності?

*Задача 3*

Під час здійснення трансконтинентального польоту, згідно з польотним планом, повітряне судно здійснило посадку у Парижі. Борт-оператор повітряного судна, перевіряючи стан вантажу на повітряному судні встановив, що внаслідок перегріву двигунів температура у хвостовій частині повітряного судна збільшилась на декілька градусів, що спричинило пошкодження вантажу.

Хто буде нести відповідальність за пошкодження вантажу?

Яким міжнародним правовим актом регулюється питання відповідальності за пошкодження вантажу?

**Тема 1.4. Міжнародно-правове регулювання міжнародних повітряних перевезень**

1. Поняття комерційних прав та види комерційних прав в міжнародному повітряному праві. Надання комерційних прав.
2. Процес формування «свобод повітря» в міжнародному повітряному праві.
3. Типові угоди про повітряне сполучення: Чиказький тип; Стразбурзький тип; Бермуди І; Бермуди ІІ.
4. Поняття міжнародних повітряних перевезень пасажирів та вантажів.
5. Джерела та принципи міжнародно-правового регулювання міжнародних повітряних перевезень.
6. «Варшавська система» договорів.
7. Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р.
8. Поняття договору про міжнародне повітряне перевезення. Порядок укладання договору про міжнародне повітряне перевезення та його особливості. Вимоги до дійсності договору про міжнародне перевезення.
9. Поняття та склад авіатранспортної документації. Вимоги до транспортної документації.

**Література:** [5]; [8]; [10]; [11]; [15]; [16]; [21].

*Задача 1*

Отримавши багаж в аеропорту, пасажир П. виявив, що багаж було ушкоджено, про що він відразу заявив представнику авіаперевізника, який пообіцяв передзвонити, як тільки буде прийняте рішення по його претензії. П. чекав 10 днів, а потім звернувся з позовом до суду. Авіаперевізник у відповіді на позов зазначив, що П. протягом 7 днів з дати одержання багажу так і не звернувся з письмовою претензією.

Яке рішення має прийняти суд?

Відповідь обґрунтуйте, спираючись на міжнародний нормативно-правовий акт.

**Хід розв’язання задачі:** Для розв’язання задачі потрібно опрацювати ст. ст. 3, 17, 29, 31 Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль 28.05.1999 року) (далі - Конвенція).

**Відповідь:** Відповідно до ч. 2 - 4 ст. 31 Конвенції у разі заподіяння шкоди, особа яка має право на одержання багажу повинна направити перевізнику заперечення негайно при виявленні шкоди не пізніше семи днів з дня отримання зареєстрованого багажу. Усяке заперечення має бути здійснене письмово і вручене або відправлене у вище зазначений термін. При відсутності заперечення у вище зазначений термін ніякі позови проти перевізника не приймаються, крім випадку обману з боку останнього.

Отже, суд прийме рішення про закриття справи, оскільки пасажиром П. не було завчасно подано письмової претензії протягом семи днів.

*Задача 2*

Підприємство отримало вантаж з нестачею, у зв’язку з чим звернулося з позовом до суду на пароплавство та вантажовідправника про стягнення вартості місця обладнання, якого не вистачає, доставленого по накладній. До позовної заяви було додано:

а) накладна з відміткою про видачу вантажу від 24 липня 2011р.;

б) акт приймання обладнання по кількості місць від 25 липня 2011р.;

в) заява від підприємства на видачу комерційного акту від 23 грудня 2011р.;

г) скарга на відмову від видачі комерційного акту від 25 грудня 2011р.

Яке рішення має прийняти господарський суд?

*Задача 3*

Україна та Франція домовилися про обмін комерційними правами з експлуатації міжнародних повітряних ліній.

Поясніть сутність поняття «комерційні права»?

**Тема 1.5. Правовий статус повітряного судна та екіпажу**

1. Поняття та склад екіпажу повітряного судна в міжнародному повітряному праві.
2. Права та обов’язки командира повітряного судна.
3. Права та обов’язки членів екіпажу повітряного судна. Громадянство членів екіпажу повітряного судна. Відповідальність членів екіпажу повітряного судна.
4. Поняття повітряного судна. Юридична класифікація повітряних суден.
5. Льотна придатність повітряного судна. Сертифікація повітряного судна.
6. Національність та реєстрація повітряного судна.
7. Обов’язки держави реєстрації повітряного судна.
8. Підстави виключення повітряного судна з державного реєстру.
9. Право власності на повітряне судно.

10. Льотна придатність екіпажу повітряного судна. Вимоги до членів екіпажу та їх сертифікація.

11. Поняття авіаційної документації. Склад авіаційної документації: сертифікати, свідоцтво екіпажу, бортовий журнал, страхові сертифікати. Порядок ведення авіаційної документації.

**Література:** [1]; [3]; [8]; [12]; [13]; [18].

*Задача 1*

Екіпаж повітряного судна у нічний час здійснив пілотування відповідно до правил візуального польоту на висоті 7000 метрів. Прилади літака не виявили метеорологічного аеростату, який потрапив у турбіну літака та вивів її з ладу. Літак здійснив вимушену посадку на сільськогосподарські угіддя та зіпсував при цьому елітні виноградники.

Чи є правомірними дії екіпажу повітряного судна щодо пілотування за правилами візуального польоту?

**Хід розв’язання задачі:** Для розв’язання задачі потрібно опрацювати ст. 12 Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію (далі - Конвенція); Додаток № 2 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

**Відповідь:** Відповідно до ст. 12 Конвенції кожна Договірна держава зобов'язується вживати заходів для забезпечення того, щоб кожне повітряне судно, яке здійснює політ або маневрує в межах її території, а також кожне повітряне судно, яке має її національний знак, де б таке судно не знаходилося, дотримувалося чинних у даному місці правил і регламенту, що стосуються польотів і маневрування повітряних суден. Кожна Договірна держава зобов'язується підтримувати максимально можливу однаковість своїх власних правил у цій галузі і правил, які встановлюються час від часу на підставі цієї Конвенції. Над відкритим морем чинними є правила, встановлені згідно з цією Конвенцією. Кожна Договірна держава зобов'язується забезпечити притягнення до відповідальності всіх осіб, які порушують чинні регламенти.

Згідно з Додатком № 2 до Конвенції політ повітряного судна за правилами візуального польоту в нічний час дозволяється вище 6100 метрів (20 000 фут.) та виконується тільки за спеціальним дозволом.

Незалежно від типу використовуваного плану польоту відповідальність за запобігання зіткнень в умовах візуального польоту лежить на пілотах, що дотримуються принципу "бачу - уникаю".

Отже, дії екіпажу повітряного судна є неправомірними, оскільки він не мав спеціального дозволу.

*Задача 2*

Експлуатант повітряного судна уклав договір страхування повітряного судна із страховою компанією України. Повітряне судно здійснювало планові польоти у Конго. Під час такого польоту повітряне судно не прибуло до пункту призначення. Через 45 днів страхувальник почав вимагати виплатити йому страхове відшкодування на підставі зникнення судна безвісти.

Які нормативно-правові акти будуть застосовані у даній ситуації?

Чи вважається зникнення повітряного судна безвісти повною загибеллю повітряного судна?

*Задача 3*

Громадянин Г. порушив встановлені на повітряному транспорті правила пожежної безпеки.

Кваліфікуйте дії Г. згідно чинного законодавства.

Які органи чи посадові особи уповноважені розглядати дану справу?

**Тема 1.6. Відповідальність у міжнародному повітряному праві**

1. Поняття відповідальності у науці міжнародного повітряного права. Види відповідальності у міжнародному повітряному праві.
2. Відповідальність держав за невиконання та за порушення норм міжнародного повітряного права.
3. Відповідальність членів екіпажу та командиру повітряного судна.
4. Цивільно-правова відповідальність на основі договорів “Варшавської системи”.
5. Принципи відповідальності за Варшавською конвенцією 1929 року.
6. Відповідальність перевізника та пасажирів. Відповідальність експлуатанта.
7. Римська конвенція 1952 року про відшкодування збитків, нанесених іноземним повітряним судном третім особам на поверхні. Принципи дії Римської конвенції. Особливості механізму відповідальності за Римською конвенцією.
8. Межі відповідальності у міжнародному повітряному праві.

**Література:** [2]; [4]; [8]; [12]; [13]; [18]; [20].

*Задача 1*

Власник і експлуатант повітряного судна отримав кредит в банку під заставу повітряного судна. Банк витребував від позичальника укладення договору страхування повітряного судна. Під час здійснення міжнародного польоту між державами А і Б сталася авіаційна подія із повітряним судном, судно і вантаж загинули.

На підставі яких нормативно-правових актів банк мав право вимагати від позичальника укладення договору страхування повітряного судна?

**Хід розв’язання задачі:** Для розв’язання задачі потрібно опрацювати Повітряний кодекс України (ст. ст. 117 - 118); Закон України «Про страхування» (ст. 7); Постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов’язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12.10.2002 року.

**Відповідь:** Відповідно до п. 7 ст. 7 Закону України «Про страхування» та ч.1 ст. 117 Повітряного кодексу України авіаційне страхування цивільної авіації відноситься до обов’язкового страхування.

Згідно з ч.2 ст. 118 експлуатант або власник цивільного повітряного судна комерційної авіації зобов’язаний страхувати повітряні судна.

Отже, банк мав право вимагати від позичальника укладення договору страхування повітряного судна.

*Задача 2*

Після посадки в аеропорту виявилось, що зник багаж пасажира П., оголошеною цінністю 15000 грн. П. вимагав від авіакомпанії відшкодування йому цієї суми, а також моральної шкоди в розмірі 10000 грн. та упущеної вигоди – 3000 грн. Однак, представник авіакомпанії погодився відшкодувати лише дійсну вартість багажу, яка за оцінкою авіакомпанії становить 12000 грн.

В якому порядку та в якому розмірі будуть відшкодовуватись збитки?

Як вирішуватиметься питання про відшкодування збитків за національним законодавством?

*Задача 3*

В аеропорту призначення виявили нестачу вантажу вагою 1000 кг брутто. Вантажовідправник подав претензію, в якій вимагав відшкодування вартості втраченого вантажу, яку він оцінив у 50 тисяч доларів, а також упущеної вигоди – 30 тисяч доларів. Авіаперевізник визнав свою вину у втраті вантажу, однак погодився відшкодувати лише 20 тисяч доларів, оскільки вантажовідправник, укладаючи договір перевезення, цінність вантажу не задекларував. Вантажовідправник звернувся до суду.

Яке рішення має прийняти суд?

Відповідь обґрунтуйте, спираючись на чинне національне законодавство.

**Тема 1.7. Боротьба з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації. Допомога повітряним суднам, що зазнали лиха**

1. Поняття безпеки міжнародної цивільної авіації. Правові основи забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації.
2. Права та обов’язки держав у галузі підтримання та забезпечення безпеки цивільної авіації.
3. Поняття актів незаконного втручання у діяльності міжнародних організацій цивільної авіації. Поняття незаконного захоплення повітряних суден. Поняття загрози безпеці міжнародної цивільної авіації.
4. Права та обов’язки членів екіпажу повітряного судна та командиру повітряного судна у випадку вчинення на борту актів незаконного втручання у діяльність міжнародної цивільної авіації.
5. Відповідальність осіб за вчинення актів незаконного втручання.
6. Токійська конвенція 1963 р. про злочини та деякі акти, вчинені на борту повітряних суден.
7. Гаазька конвенція 1970 р. про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден.
8. Монреальська конвенція 1971 р. про боротьбу з незаконними актами, направленими проти безпеки цивільної авіації.
9. Обов’язки держав щодо допомоги повітряним суднам, що зазнали лиха. Положення Чиказької конвенції щодо допомоги повітряним суднам та порядку рятування повітряних суден, що зазнали лиха на суші та на морі.
10. Положення конвенції ООН по морському праву 1982 року щодо допомоги повітряним суднам на морі.
11. Відповідальність держав за невиконання обов’язків та за недотримання зобов’язань згідно з нормами міжнародного повітряного права в галузі безпеки цивільної авіації.

**Література:** [2]; [6]; [7]; [8]; [12]; [15]; [19]; [21].

*Задача 1*

При здійсненні зльоту над територією американського міста та знаходячись на висоті 1500 м пасажирський літак, який належить нідерландській авіакомпанії, вибухнув в результаті теракту. Палаючі уламки літака впали на жилі будинки та спричинили їм значну шкоду. Власники будинків звернулися за відшкодуванням шкоди до авіакомпанії.

На підставі яких міжнародних нормативно-правових актів адміністрація/власник повітряного судна несе відповідальність за шкоду, спричинену третім особам?

**Хід розв’язання задачі:** Для розв’язання задачі потрібно опрацювати Конвенцію про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні (Рим 7.10.1952 р.) (далі - Конвенція).

**Відповідь:** Адміністрація/ власник повітряного судна будуть нести відповідальність за шкоду, спричинену третім особам відповідно до Конвенції про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні землі.

*Задача 2*

Під час здійснення польоту повітряного судна, зареєстрованого в Україні, над територією Німеччини на борту повітряного судна трьома пасажирами за допомогою холодної зброї було здійснено захоплення повітряного судна і поранено декількох пасажирів. Командир повітряного судна дав вказівку членам екіпажу та пасажирам повітряного судна слухатись злочинців та не провокувати агресію з їх боку. Один із членів обслуговуючого персоналу повітряного судна (стюардеса) підсипав(ла) велику дозу снодійного у алкогольні напої, приготовлені для злочинців. Дозволу для здійснення таких дій стюардеса від командира не отримувала.

Чи є поведінка стюардеси протизаконною?

Який документ забороняє/дозволяє членам екіпажу вживати розумних запобіжних заходів без дозволу командира повітряного судна?

*Задача 3*

Під час міжнародного польоту на борту повітряного судна було здійснено акт незаконного втручання. При цьому терористи захопили керівництво літаком.

В яких документах регламентується поведінка (права та обов’язки) командира повітряного судна та членів екіпажу в подібній ситуації?

Які запобіжні заходи передбачені в даній ситуації щоб унеможливити захоплення керівництва повітряного судна?

**Тема 1.8. Діяльність авіаційних підприємств. Обслуговуюча інфраструктура авіаційної галузі**

1. Поняття “міжнародний аеропорт”.
2. Правове становище міжнародних аеропортів.
3. Положення Чиказької конвенції 1944 р. щодо аеропортів.
4. Порядок виконання формальних процедур при прильоті та при відльоті повітряних суден.
5. Аеронавігаційні засоби та служби. Міжнародні стандарти щодо аеронавігаційних служб та авіаційного персоналу.
6. Обслуговування повітряного руху згідно з нормами міжнародного повітряного права.
7. Поняття і види фрахту та оренди повітряних суден; джерела правового регулювання повітряного чартеру та оренди повітряних суден. Правова природа повітряного чартеру. Умови договору фрахту та оренди повітряних суден.

**Література:** [12]; [13]; [14]; [18].

*Задача 1*

Українська авіакомпанія орендує повітряне судно у іноземного експлуатанта. Зазначене повітряне судно зареєстровано в Україні.

Чи є обов’язковим надання країнам-учасницям Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та ІКАО інформацію стосовно реєстрації та приналежності такого повітряного судна?

Обґрунтуйте свою відповідь.

**Хід розв’язання задачі:** Для розв’язання задачі потрібно опрацювати Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію (ст. 21) (далі - Конвенція); Протокол про введення нової Статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

**Відповідь:** Згідно з Протоколом про введення нової Статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, незважаючи на положення ст. ст. 12, 30 - 32, у випадку, коли повітряне судно, що зареєстроване в Договірній державі, експлуатується згідно з договором про оренду, фрахтування або взаємний обмін повітряними суднами або відповідно до будь-якого подібного договору експлуатантом, основне місце діяльності якого або, якщо він не має такого місця діяльності, постійне місцеперебування якого знаходиться в іншій Договірній державі, держава реєстрації може за погодженням з такою іншою державою передати їй всі або частину своїх функцій та обов'язків як держави реєстрації щодо такого повітряного судна, які передбачені ст. ст. 12, 30 - 32. Держава реєстрації звільняється від відповідальності відносно переданих функцій та обов'язків. Передача не матиме дії щодо інших Договірних держав до тих пір, доки угода між державами, в якій передача передбачається, не буде зареєстрована у Раді й опублікована відповідно до Статті 83 або до того, як про існування та предмет угоди не буде безпосередньо повідомлено владу іншої зацікавленої Договірної держави або держав Державою - стороною угоди.

Відповідно до ст. 21 Конвенції кожна Договірна держава зобов'язується надавати за запитом будь-якій іншій Договірній державі або Міжнародній організації цивільної авіації інформацію щодо реєстрації і належності будь-якого конкретного повітряного судна, зареєстрованого в цій Державі. Крім того, кожна Договірна держава направляє Міжнародній організації цивільної авіації згідно з тими правилами, які остання може встановити, повідомлення, що містять такі відповідні дані, які можуть бути надані про належність і контроль над повітряними суднами, зареєстрованими в цій Державі і звичайно зайнятими в міжнародній аеронавігації. Дані, отримані таким шляхом Міжнародною організацією цивільної авіації, надаються нею іншим Договірним державам за їх проханням.

Отже, надання країнам-учасницям Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та ІКАО інформацію стосовно реєстрації та приналежності повітряного судна є обов’язковим.

*Задача 2*

Рейс пасажира П. було затримано на 4 доби у зв’язку з несприятливими погодними умовами. П. відмовився від перевезення та висунув претензію до авіакомпанії, в якій вимагав повернення вартості квитка, відшкодування моральної шкоди, а також витрат на проживання протягом 4 діб в готелі.

Чи є законними вимоги П.?

Відповідь обґрунтуйте, спираючись на чинне національне законодавство.

*Задача 3*

Українська авіакомпанія взяла в оренду повітряне судно іноземного експлуатанта.

Чи обов’язкова реєстрація такого повітряного судна в державному реєстрі цивільних повітряних суден України?

Якими нормативними актами регулюється оренда та реєстрація повітряних суден?

**Тема 1.9. Правовий режим повітряного простору України. Правове регулювання польотів у повітряному просторі України**

1. Поняття повітряного простору.
2. Класифікація повітряного простору України.
3. Правове регулювання використання повітряного простору України.
4. Екологічна складова використання повітряного простору України.

**Література:** [8]; [9]; [16], [17].

*Задача 1*

Вам необхідно здійснити правове забезпечення чартерного польоту з території України на територію Республіки Польща.

Яким нормативним актами регулюються відносини між країнами щодо регулярних польотів?

**Хід розв’язання задачі:** Для розв’язання задачі потрібно опрацювати Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, 1944 року; Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28.05.1999 р); Угоду між Урядом України та Урядом Республіки Польща про повітряне сполучення від 20.01.1994 р.; Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил виконання чартерних рейсів» від 18.05.2001 р., Наказ Державної служби України з нагляду за забезпечення безпеки авіації «Про затвердження Положення про призначене авіапідприємство з боку України на експлуатацію міжнародної повітряної лінії» від 24.12.2004 р. № 247.

**Відповідь:** Відносини між країнами щодо регулярних польотів регулюються: Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію, 1944 року; Конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28.05.1999 р); Угодою між Урядом України та Урядом Республіки Польща про повітряне сполучення від 20.01.1994 р.; Наказом Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил виконання чартерних рейсів» від 18.05.2001 р., Наказом Державної служби України з нагляду за забезпечення безпеки авіації «Про затвердження Положення про призначене авіапідприємство з боку України на експлуатацію міжнародної повітряної лінії» від 24.12.2004 р. № 247.

*Задача 2*

Повітряне судно Литовської авіакомпанії повинно було здійснювати політ за рейсом № 1126 Київ - Вільнюс. Екіпаж повітряного судна за своїм складом був частково сформований з громадян України, частково з громадян Литви. Служба безпеки міжнародного аеропорту “Бориспіль” відмовилась надавати дозвіл на політ повітряного судна із затвердженим польотною службою авіакомпанії складом екіпажу, мотивуючи це тим, що литовський льотний екіпаж пройшов підготовку на території Литви та був сертифікований згідно з законодавством цієї держави.

Чи є правомірними дії служби безпеки аеропорту «Бориспіль»?

Обґрунтуйте Вашу відповідь.

*Задача 3*

Безпілотне повітряне судно здійснює політ над територією України на висоті ~10 тис. км. без відповідного дозволу державних органів.

Чи має право держава реєстрації безпілотного повітряного судна здійснювати такий політ над територією іншої держави на зазначеній висоті?

Обґрунтуйте свою відповідь відповідно до норм міжнародного повітряного права.

**Тема 1.10. Міжнародні авіаційні організації**

1. Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО): створення, цілі, завдання.
2. Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА): створення, цілі, завдання.
3. Європейська організація з забезпечення безпеки аеронавігації (Євроконтроль): створення, цілі, завдання.
4. Африканська комісія цивільної авіації (АФКЦА): створення, цілі, завдання.
5. Агентство з забезпечення безпеки аеронавігації у Африці та на Мадагаскарі (АСЕКНА): створення, цілі, завдання.
6. Центральноамериканська організація з обслуговування аеронавігації (КОКЕСНА): створення, цілі, завдання.
7. Латиноамериканська комісія цивільної авіації (ЛАКЦА): створення, цілі, завдання.
8. Рада цивільної авіації арабських держав (РЦААД): створення, цілі, завдання.
9. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА): створення, цілі, завдання.
10. Міжнародна асоціація федерацій лінійних пілотів (ІФАЛПА): створення, цілі, завдання.
11. Міжнародний союз авіаційних страховиків (ІЮАІ): створення, цілі, завдання.
12. Міжнародне товариство авіаційного електрозв’язку (СІТА): створення, цілі, завдання.
13. Міжнародна асоціація цивільних аеропортів (ІКАА): створення, цілі, завдання.
14. Інститут повітряного транспорту (ІТА): створення, цілі, завдання.
15. Міжнародна асоціація аеронавігації (ФАІ): створення, цілі, завдання.

**Література:** [1]; [12]; [13]; [18]; [20]; [21].

*Задача 1*

Відповідно до вимог, що встановлені Радою ІКАО, Договірна держава не надала протягом року звіти його авіапідприємств про міжнародні перевезення, статистику видатків та фінансові дані.

Відповідно до яких норм міжнародного повітряного права, Договірна держава повинна надавати звіти авіапідприємств про міжнародні перевезення, статистику видатків та фінансові дані?

**Хід розв’язання задачі:** Для розв’язання задачі необхідно опрацювати ст. 67 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі - Конвенція).

**Відповідь:** Відповідно до ст. 67 Конвенції, кожна Договірна держава зобов'язується, що її авіапідприємства, зайняті в міжнародному повітряному сполученні, згідно з вимогами, встановлюваними Радою, будуть подавати в Раду звіти про перевезення, статистику по видатках і фінансові дані із зазначенням в числі іншого всіх надходжень та їх джерел.

*Задача 2*

Назвіть основні міжнародні організації, які розв’язують міжнародні спори.

Дайте їм загальну характеристику.

*Задача 3*

При зміні міжнародного стандарту щодо систем зв’язку та аеронавігаційних засобів, що уведені ІКАО держава А вважає практично ускладненим внесення відповідних змін в свої власні правила та практику протягом певного часу.

Який вихід із цієї ситуації для держав передбачений нормами міжнародного повітряного права?

**СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ**

1. Конвенция о Международной гражданской авиации от 7 декабря 1944г./ Международное публичное право. Сб. док-тов. Том 2. – М.: Изд-во БЕК, 1996. – 539 с.
2. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов от 14 сентября 1963г. / Международное публичное право. Сб. док-тов. Том 2. –М.: Изд-во БЕК, 1996. – 539 с.
3. Конвенция о международном признании прав на воздушные суда от 19 июня 1948г. Повторное издание. - Монреаль, ИКАО; 1999г. –11 с.
4. Конвенция об ущербе, причиненном третьими лицами на поверхности от 7 октября 1952 г. Повтор. изд-е. – Монреаль, ИКАО; 2000г. –20 с.
5. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999г. Монреаль, ИКАО; 1999г. – 114 с.
6. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 16 декабря 1970г. Повтор. изд-е. - Монреаль, ИКАО; 1998г. – 19 с.
7. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации от 23 сентября 1971г. Повтор. изд-е. - Монреаль, ИКАО; 1999г. – 28 с.
8. Повітряний кодекс України: чинне законодавство станом на 16 верес. 2011 р.: *(ОФІЦ. ТЕКСТ)*. – К.: ПАЛИВОДА А.В., 2011. – 112 с. – (Кодекси України).
9. Про заходи щодо забезпечення розвитку цивільної авіації: Указ Президента України від 21.12.1994р. № 790/94 [Електронний ресурс] / Сайт Верховної Ради України. Законодавство України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/790/94/print1330417507079843>

10.Авчинкин Д.В. Международные перевозки: правовые аспекты перемещения грузов и пассажиров / Д.В. Авчинкин – Минск: Амалфея, 1999. – 304 с.

11.Бордунов В.Д. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов/ В.Д. Бордунов, А.И. Котов, Ю.Н. Малеев –М.: Наука, 1988. –208 с.

12.Бордунов В.Д. Международное воздушное право / В.Д. Бордунов. Учеб. пособ. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2007. – 464 с.

13.Гетьман А.П. Міжнародне повітряне право / Гетьман А.П., Дубнюк А.В., Пастерніков О.М.: Підруч. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2005. – 232 с.

14.Дежкин В.Н. Правовое регулирование международных воздушных сообщений / В.Н. Дежкин. – М.: Юр. лит-ра, 1987. – 192 с.

15.Дежкин В.Н. Основные проблемы современного международного воздушного права / В.Н. Дежкин – М.: Воздушный транспорт, 1991. – 204 с.

16.Елисеев Б.П. Воздушные перевозки. Нормативные акты, комментарии и рекомендации, судебная практика, образцы документов / Б.П. Елисеев – М.: Право и закон, 2001. – 459с.

17.Костицький В.В. Повітряне право України [Текст]: навчальний посібник / За заг. ред. д-ра ю.н. В.В. Костицького. – Дрогобич: Коло, 2011. – 552 с.

18.Мовчан А.П. Международное воздушное право / А.П. Мовчан У двух книгах. Кн.І -М.: Наука, 1980. – 352с. Кн.ІІ, 1981. – 366 с.

19.Пирадова А.С. Актуальные вопросы международного воздушного права / А.С. Пирадова – М.: МО, 1973. – 200 с.

20.Репецький В.М. Міжнародне публічне право: підручник / В.М. Репецький. – К.: Знання, 2011. – 437 с.

21.Рижий В.І. Міжнародне повітряне право: зб. наук.-практ. публ. / В.І. Рижий. – К.: Юстініан, 2011. – 480 с.: іл. – Укр., рос., англ.

*Навчальне видання*

**МІЖНАРОДНЕ ПОВІТРЯНЕ ПРАВО**

Практикум

для студентів напряму підготовки 6.030401 «Правознавство»

Укладачі: СОПІЛКО Ірина Миколаївна,

ВДОВЕНКО Наталія Володимирівна

Підп. до друку \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.Формат \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. Папір офс.

54

Офс. друк. Ум. друк. арк. \_\_\_\_\_. Обл.-вид. арк. \_\_\_.

Тираж 100 пр. Замовлення № \_\_\_\_\_\_.

Видавець і виготовлювач

видавництво Національного авіаційного університету «НАУ-друк»

03680. Київ – 58, проспект Космонавта Комарова, 1

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру ДК № 977 від 05.07.2002