

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА ЦИВІЛЬНОГО ПРАВА І ПРОЦЕСУ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ Вишневецька С.В.

«__» _____ 2020 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА
ЗА ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«Правознавство»

Тема: «Правовий режим повітряного простору»

Виконавець: Лисак Діана Леонідівна

Керівник: д.ю.н. Юлдашев Сергій Олексійович

Київ-2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Юридичний факультет

Кафедра цивільного права і процесу

Освітньо-професійної програми «Правознавство»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

С.В. Вишновецька

«__» _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання дипломної роботи

Лисак Діани Леонідівни

1. Тема роботи «Правовий режим повітряного простору» затверджена наказом ректора від «20» грудня 2019 р. № 2871/ст.
2. Термін виконання роботи: з 14 жовтня 2019 р. по 29 грудня 2019 р., та з 20 січня 2020 року по 09 лютого 2020 року
3. Вихідні дані роботи: монографічна наукова література, нормативно-правові акти.
4. Зміст пояснювальної записки:
 - становлення та розвиток уявлень про повітряний простір;
 - поняття і класифікація повітряного простору;
 - нормативно-правове регулювання повітряного простору;
 - планування та координація діяльності з використання повітряного простору;
 - забезпечення дозвільного порядку використання повітряного простору України;
 - заборона та обмеження щодо використання повітряного простору України;
 - контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України;
 - загальні положення щодо заходів охорони та використання повітряного простору;
 - стандартизація та нормування в галузі охорони атмосферного повітря;
 - відповідальність за порушення законодавства в галузі охорони атмосферного повітря.
5. Календарний план-графік

№ пор	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
-------	----------	------------------	------------------------

1	Вибрати тему дипломної роботи	до 01.10.2019	виконано
2	Затвердити тему і план роботи у наукового керівника	до 15.10.2019	виконано
3	Визначити статистичну, інформаційну базу дослідження скласти бібліографію	до 26.10.2019	виконано
4	Оформити і обговорити з науковим керівником перший розділ роботи	до 30.11.2019	виконано
5	Оформити і обговорити з науковим керівником другий розділ роботи	до 11.12.2019	виконано
6	Оформити і обговорити з науковим керівником третій розділ роботи	до 21.12.2019	виконано
7	Доопрацювати роботу, оформити її кінцевий варіант	до 26.01.2020	виконано
8	Отримати відгук керівника та рецензію	до 29.01.2020	виконано
9	Підготувати доповідь на захист	до 01.02.2020	виконано

6. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Консультанти з окремих розділів не залучались			

7. Дата видачі завдання: 15.10.2019 р.

Керівник дипломної роботи _____ д.ю.н., Юлдашев Сергій Олексійович
(підпис)

Завдання прийняв до виконання _____ Лисак Діана Леонідівна
(підпис)

Реферат

Пояснювальна записка до дипломної роботи «**Правовий режим повітряного простору**» : 100 с., 69 бібліографічних посилання використаних джерел.

Метою дипломної роботи є дослідження та аналіз правового режиму повітряного простору.

Об'єктом роботи є повітряне право - сукупність знань відповідних нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору.

Предметом дослідження є правовий режим повітряного простору - це сукупність юридичних норм, які визначають права й обов'язки держав щодо повітряного простору, його використання, порядок повітряних перевезень.

Методологічну основу дослідження становлять такі методи як: історичний, аналіз і синтез, порівняння, узагальнення, системний метод.

Наукова новизна дипломної роботи полягає в тому, що в даній роботі вперше розглядалося використання повітряного простору з різними винятковими дозволами; удосконалено поняття повітряного простору, його класифікацію та складові елементи; більш детально розглянуто питання забезпечення охорони атмосферного повітря.

Апробація отриманих результатів. Результати даної дипломної роботи були опубліковані на міжнародній науково-практичній конференції «Інноваційний розвиток правової науки в умовах модернізації суспільства».

Зміст

	Ст.
Вступ.....	6-8
I Розділ. Загальна характеристика повітряного простору.....	9-41
1.1 Становлення та розвиток уявлень про повітряний простір.....	9-14
1.2 Поняття і класифікація повітряного простору.....	15-26
1.3 Нормативно-правове регулювання повітряного простору.....	27-41
II Розділ. Порядок використання повітряного простору.....	42-72
2.1. Планування та координація діяльності з використання повітряного простору.....	42-46
2.2. Забезпечення дозвільного порядку використання повітряного простору України.....	47-55
2.3. Заборона та обмеження щодо використання повітряного простору України.....	56-61
2.4. Контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України.....	62-72
III Розділ. Екологічна складова правового регулювання використання повітряного простору.....	73-89
3.1. Загальні положення щодо заходів охорони та використання повітряного простору.....	73-78
3.2. Стандартизація та нормування в галузі охорони атмосферного повітря.....	79-84
3.3. Відповідальність за порушення законодавства в галузі охорони атмосферного повітря.....	85-89
Висновки.....	90-93
Список використаних джерел.....	94-100

Вступ

Актуальність. Ще на початку минулого століття не було норм і принципів, які б регулювали діяльність держав у повітряному просторі. Ці норми з'явилися завдяки розвитку науково-технічної революції та у зв'язку з необхідністю регулювання міжнародних повітряних польотів.

Французько-німецька угода 1913 р. була першим в історії документом з повітряного права, що зіграв важливу роль в остаточному визначенні позицій держав щодо того, яким повинен бути режим повітряного простору, розташованого над державною територією: вільним для польотів будь-яких повітряних суден або належати суверенній державі.

З постійним розвитком науки та техніки постає питання регулювання повітряного простору тим чи іншим повітряним судном. Закономірно виникають нові законодавчі акти, які регулюють використання повітряного простору, вносяться зміни до старих актів законодавства.

Кожна країна намагається якнайкраще захистити свої кордони від незаконного захоплення своєї території, до якої також входить повітряний простір. Керуючись положеннями ІКАО, держави створюють свої правила перетину повітряного кордону.

Але на сьогоднішній день на Землі є повітряний простір, який не контролюється державами. Такий простір називається міжнародним, за аналогією з "міжнародними водами" у морському законодавстві. Однак, країна може за міжнародною угодою взяти на себе відповідальність за контроль частини міжнародного повітряного простору.

Мета роботи. Метою дипломної роботи є дослідження та аналіз правового режиму повітряного простору.

Завданнями є:

- дослідити становлення і розвиток уявлень про повітряний простір;
- визначити поняття і класифікацію повітряного простору;
- систематизувати нормативно-правові акти, які регулюють повітряний простір;
- дослідити планування і координацію діяльності з використання повітряного простору;
- з'ясувати забезпечення дозвільного порядку використання повітряного простору;
- визначити заборони та обмеження щодо використання повітряного простору;
- простежити контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору;
- вивчити загальні положення щодо заходів охорони та використання повітряного простору;
- розглянути стандартизацію та нормування в галузі охорони атмосферного повітря;
- визначити відповідальність за порушення законодавства в галузі охорони атмосферного повітря.

Об'єктом роботи є повітряне право - сукупність знань відповідних нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору.

Предметом дослідження є правовий режим повітряного простору - це сукупність юридичних норм, які визначають права й обов'язки держав щодо повітряного простору, його використання, порядок повітряних перевезень.

Методи дослідження. В даній роботі використовувалися такі методи:

- історичний – дослідження становлення і розвиток уявлень про повітряний простір;

- аналіз і синтез – вивчення видів повітряного простору та його складових;
- порівняння – порівняння сучасного регулювання використання повітряного простору і минулого;
- узагальнення – встановлення загальних властивостей і ознак повітряного простору;
- системний – розгляд повітряного простору як системи.

Наукова новизна. В даній роботі вперше розглядалося використання повітряного простору з різними винятковими дозволами .

Удосконалено поняття повітряного простору, його класифікацію та складові елементи.

Більш детально розглянуто питання забезпечення охорони атмосферного повітря.

Апробація отриманих результатів. Результати даної дипломної роботи були опубліковані на міжнародній науково-практичній конференції «Інноваційний розвиток правової науки в умовах модернізації суспільства».

I Розділ. Загальна характеристика повітряного простору

1.1. Становлення і розвиток уявлень про повітряний простір

Ще на початку минулого століття не було норм і принципів, які б могли регулювали діяльність держав у повітряному просторі. Дані норми з'явилися завдяки розвитку науково-технічної революції та у зв'язку з регламентацією міжнародних повітряних польотів.

Створення літальних апаратів, здатних здійснювати польоти між різними державами, змусило розробити правила польотів таких апаратів і вирішення питань про правовий режим повітряного простору над державною територією та міжнародною територією спільного користування.

Держави, згідно з принципом верховенства на своїй території, почали закріплювати в нормах національного законодавства положення про виключний суверенітет над своїм повітряним простором.

Навесні 1913 між Францією і Німеччиною виник дипломатичний інцидент з приводу неодноразових перельотів французької державної кордону німецькими військовими літаками. Франція направила Німеччині ноту, в якій був рішучий протест проти несанкціонованих перетинів її повітряного кордону німецькими військовими літаками.

З метою вирішення інциденту Франція і Німеччина уклали 23 червня 1913 року двосторонню угоду, в якому вони взаємно визнали право розпоряджатися повітряним простором, розташованому над їх територіями, на свій розсуд. Також в даній угоді держави домовилися про те, що військові

повітряні судна, як французькі, так і німецькі, будуть здійснювати польоти над чужою територією тільки з дозволу на це іншої сторони [1].

Що стосується польотів невійськових повітряних суден над французькою і німецькою територіями, то Франція і Німеччина їх дозволяли лише за умови отримання екіпажем свідоцтва про право на політ від компетентних французьких чи німецьких властей.

Французько-німецька угода 1913 була першим в історії документом з повітряного права, що зіграв важливу роль в остаточному визначенні позицій держав щодо того, яким повинен бути режим повітряного простору, розташованого над державною територією: вільним для польотів будь-яких повітряних суден або підлеглим владі суверенної держави.

З появою перших літаків на початку ХХ ст. розгорнулася гостра дискусія в докрині міжнародного права щодо режиму повітряного простору та прав держав щодо нього в межах їх сухопутної території. На думку одних вчених повітряний простір над державною територією має бути вільним і відкритим для польотів повітряних суден. Інші ж висловлювали необхідність поширення суверенітету на повітряний простір, розташований над державною територією.

Особливо наполегливо підтримували «свободу повітря» французькі юристи. Не останню роль в цьому відіграло лідерство Франції у виробництві літальних апаратів перед Першою світовою війною. Випереджаючи Німеччину, Англію, США і Росію за чисельністю літаків і вважаючи, що це перевага збережеться за нею надовго, Франція не потребувала обмежень на повітряні пересування, які витікали самим природним чином з суверенітету держав. Режим «свободи повітря», на її думку, не міг перешкоджати свободі повітряних пересувань.

Цікавість Франції до такого режиму підігрівався також її колоніальними інтересами. Маючи колонії в Африці, Близькому і Середньому Сході та інших частинах світу, Франція не була зацікавлена в суверенітеті повітряного простору колоніальними територіями. «Свобода повітря» таких небезпек для колоніальних інтересів Франції не віщувала [2].

Обґрунтовуючи теорію «свободи повітря», відомий французький учений П. Фошиль стверджував, що «свобода повітря» визначається природними і правовими причинами: фізична природа повітря не підвладна людині, реально на нього він впливати не може, а з юридичної точки зору дія права власності могло поширюватися лише на висоту будівлі.

У 1904 р., коли П. Фошиль обґрунтував теорію «свободи повітря», найвищою спорудою в світі була Ейфелева вежа - 330 м. Орієнтуючись на її висоту, вчений дійшов висновку, що за її межами повітряний простір не підвладний нікому, і він вільний для повітряних пересувань. Все це призвело П. Фо-Шіля до висновку про неможливість підпорядкування повітря як такого внаслідок його фізичних властивостей суверенітету держави, а тому проголошення «свободи повітря» є природним і юридично правильним рішенням .

Фактично підсумком теоретичних дискусій і практичних спроб закріпити «свободу повітря» в Міжнародному повітряному кодексі (ст. 1), розробленому Міжнародним юридичним комітетом авіації в 1911 р., стало францuzько-німецька угода 1913 року. У ній вперше було закріплено право держав розпоряджатися своїм повітряним простором.

Міжнародна практика на початковому етапі пішла шляхом укладення двосторонніх угод, в яких держави фіксували право на польоти між ними, визначали маршрути міжнародної авіації, призначали національних авіаперевізників і вирішували технічні питання.

Інтенсивність міжнародних польотів і диверсифікованість діяльності міжнародної авіації, що постійно зростали, вимагали розробки багатосторонніх міжнародно-правових актів. У 1929 р. була прийнята Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Конвенція мала на меті встановити однаковий порядок умов міжнародних повітряних перевезень щодо документів, уживаних для цих перевезень, і відповідальності перевізника.

Міжнародне право стало розвиватися шляхом багатостороннього та двостороннього регулювання міждержавних відносин у галузі міжнародних польотів. Вже тоді регулювання аеронавігації було віднесено до області публічних інтересів держав.

У широкому сенсі під цим терміном прийнято розуміти регулювання міжнародних польотів цивільних повітряних суден і керування повітряним рухом - питання, що відносяться до сфери державних інтересів, оскільки вони стосуються цивільного і військового використання знаходиться під суверенітетом повітряного простору.

Пронюк Н. В. зазначає, що «міжнародно-правове регулювання не здійснюється щодо військового використання повітряного простору, воно охоплює виключно питання цивільного використання національного повітряного простору цивільними повітряними суднами в цілях міжнародних польотів і перевезень» [3].

До Першої світової війни в ряді країн були прийняті закони і розпорядження, що стосуються заборонених зон і польотів іноземних військових літаків: Франції (1909 р.), Німеччині (1910 р.), Англії (1911 р.), Росії (1912 р.), Австрії (1912 р.) і США (1912 р.).

За своїм змістом та значенням перші національні закони в області аеронавігації призначалися головним чином для захисту повітряного

простору від незаконного проникнення іноземних військових літаків. Після закінчення війни, коли повітряні судна стали застосовувати для перевезень пасажирів, національне законодавство виявилось не пристосованим до правового забезпечення діяльності авіації в цивільних цілях.

Паризькою конвенцією не регулювалися одночасно міжнародно-правові та внутрішньодержавні питання аеронавігації, то ж багато положень Конвенції могли діяти тільки з опорою на національне повітряне законодавство.

Без повноцінного національного повітряного законодавства держави не мали можливості забезпечити правовими засобами свої інтереси, як національні, так і міжнародні.

Відсутність розвиненого національного законодавства в галузі повітряних перевезень перешкоджало налагодженню міжнародного співробітництва, оскільки в національних законах не визначалося, з яким органом держави слід мати справу з питань міжнародних польотів, який порядок перетину повітряних кордонів, польотів над іноземною державною територією, в яких аеропортах можуть здійснювати посадки іноземні цивільні повітряні судна і т. д. Виник протиприродний правовий вакуум для інтересів держав у національному законодавстві в галузі авіації [4].

Відставання національного законодавства від міжнародних і національних потреб держав у галузі авіації і повітряних пересувань переборювалося багатьма країнами шляхом прийняття повітряних кодексів, що вирішували завдання загального і спеціального характеру. З самого початку повітряним кодексам була відведена вища ступінь в ієрархії нормативних актів з повітряного права.

Інші нормативні акти повітряного законодавства, які видавалися, мали по відношенню до них підлеглий характер і повинні були строго їм

відповідати. Велика частина загальних положень в повітряних кодексах призначалася для регулювання внутрішніх відносин з приводу використання національного повітряного простору цивільною авіацією. Інші положення регулювали зовнішні відносини держави в галузі міжнародних польотів і перевезень.

Подібна юридична конструкція національних повітряних кодексів застосовується і в даний час.

Аналізуючи історичну спадщину щодо розвитку повітряного законодавства в Україні необхідно відмітити, що концептуальний підхід до становлення правової регламентації використання повітряного простору в Україні вперше втілено у «Правилах про повітряні пересування у повітряному просторі над територіями РРФСР та її територіальними водами», що були затверджені РНК 17 січня 1921 р.

Цей документ слід розглядати й як першу кодифікацію радянського повітряного права. З утворенням СРСР дія Правил поширилася на всю територію РРФСР, в тому числі територію радянської України. Структурно документ складався з чотирьох розділів, норми яких регулювали порядок реєстрації пілотів, повітряних суден та аеродромів; правила експлуатації аеродромів; правила польотів у повітряному просторі СРСР, що здійснювалися вітчизняними та іноземними літаками; відповідальність власника повітряного судна та льотного складу за спричинені збитки.

З прийняттям Правил розпочинається формування відповідних інститутів повітряного права в СРСР [5].

1.2. Поняття і класифікація повітряного простору

Визначення повітряного простору для кожної держави є важливим, тому що кожна держава бере участь у повітряних перевезеннях. Для неї важливо визначити поняття та кордони повітряного простору для уникнення конфліктів з іншими державами. Як показує минуле, дуже важливо для будь-якої держави контролювати не тільки територію на землі, а й повітряний простір, тому що багато держав починали завоювання саме з нього.

Повітряний простір — частина атмосфери, що знаходиться під контролем країни і розташована над її територією, включаючи її територіальні води, або, в більш загальному сенсі, будь-яка конкретна тривимірна частина атмосфери. Це не те ж саме що і аеропростір, який є загальним терміном для атмосфери Землі і космічного простору в його околицях .

Повітряний кодекс України дає майже таке ж визначення повітряного простору, тільки з вказівкою на державні кордони.

Повітряний простір України - частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України .

У повітряного простору також є кордони, визначені міжнародним правом.

За міжнародним законодавством, поняття суверенного повітряного простору країни відповідає визначенню морських територіальних вод як 12 морських миль (22.2 км) починаючи від берегової лінії країни.

Повітряний простір за межами територіальних кордонів будь-якої країни вважається міжнародним, за аналогією з "міжнародними водами" у морському законодавстві.

Однак, «країна може за міжнародною угодою взяти на себе відповідальність за контроль частини міжнародного повітряного простору, наприклад над океанами. Наприклад, Сполучені Штати забезпечують надання послуги контролю повітряного руху над великою частиною Тихого океану, не зважаючи на те, що цей повітряний простір є міжнародним» - як визначає Тодоров І. Я. [6].

Міжнародна угода, яка б визначала вертикальну межу суверенного повітряного простору відсутня (межа між космічним простором—який не є об'єктом міжнародної юрисдикції—та національним повітряним простором), пропозиції щодо якої різняться від приблизно 30 км (висотна стеля найвищих літаків та повітряних куль) до приблизно 160 км (найнижча межа короткострокових геостаціонарних орбіт).

Міжнародна федерація повітроплавання створила на висоті 100 км над рівнем моря лінію Кармана, як межу між земною атмосферою та космосом, поки Сполучені Штати вважають усіх хто літає на висоті понад 50 км космонавтами. Насправді під час посадки космічний Шаттл пролітав нижче за 80 км над країнами, як наприклад, Канада без будь-якого попереднього запиту дозволу на такі дії.

Тим не менш, лінія Кармана, що визначена Сполученими Штатами залишається лише загальним орієнтиром без будь-якого реального правового органу з питань національного суверенітету .

Але для того, щоб держава мала право контролювати повітряний простір, є поняття повітряного суверенітету.

Повітряний суверенітет — базове право суверенної держави регулювати використання повітряного простору над своєю територією і застосовувати власне повітряне право.

Дослідники, визначаючи, що поняття суверенітету лежить в праві власності, дуже рано прийшли до висновку того, що існують речі, власність на які важко здійснити, наприклад, океани — які не можна загородити і привласнити.

Оскільки запобігти використанню водних ресурсів іншими країнами було неможливо, держави, які були зацікавлені в мореплаванні, прийшли до ідеї суверенітету, обмеженого невеликою ділянкою прибережного водного простору [7].

Поняття суверенітету щодо повітряного простору розвивалося в трьох напрямках:

- приватна власність. Уже з римських часів права на простір над ділянкою землі належали власнику цієї ділянки: в середньовіччі сформувалася Броккард лат. *Cuius est solum, eius est usque ad coelum et ad inferos*, «Хто володіє землею, володіє від небес до пекла», тобто права на землю простягаються вгору і вниз. Це визначення перейшло в загальне право, але завжди тлумачилося обмежено, тільки до висоти можливої забудови — наприклад, політ кулі над ділянкою землі не розглядалося як порушення права власності на ділянку, якщо тільки куля не падала на землю в межах ділянки. До кінця XIX століття з розвитком повітряних польотів застаріло поняття приватної власності на повітряний простір, хоча в США остаточно цей підхід був ліквідований лише в 1945 році рішенням Верховного суду США;
- суспільна власність (лат. *res communis*). Уже інституції Юстиніана відзначали, що закони природи постановили: повітря, море і проточна вода є надбанням всього людства;
- власність держави.

На відміну від повітряного простору не поширюється на космос суверенітет всіх країн. Кордон між повітряним і безповітряним простором

чітко не виділено, ні Паризька конференція в 1919 році, ні Чиказька конвенція 1949 роки не визначили верхню межу їх застосовності.

Договір про космос також не вказав такої межі, згідно з яким суверенітет держав в космосі поширюється тільки на безпосередньо запуснені ними космічні об'єкти.

«Типовим визначенням повітряного простору є застосовність його для польотів літаків, що призводить до верхньої межі на висоті принаймні 21 кілометр. Вимоги про «взаємодію з повітрям» у визначенні літака за версією ІКАО призводять до того, що можливість польоту літака на висоті більше 60 кілометрів «малоймовірна»» - Антонович М. [8].

Є невід'ємною частиною території держав простір, який знаходиться над сухопутною і водною територією держав, включаючи їхнє територіальне море.

У межах названого повітряного простору держави здійснюють виключний і повний суверенітет з урахуванням їхніх міжнародних зобов'язань стосовно міжнародної аеронавігації.

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

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 є міжнародний договір (як двосторонній, так і багатосторонній) та спеціальний дозвіл держави. Деякі держави допускають

на свою територію нерегулярні польоти відповідно до диспетчерського повідомлення.

Під час перебування суден у повітряному просторі іншої держави на них поширюється юрисдикція держави перебування. Вона стосується митного, паспортного та валютного контролю. Після прибуття повітряного судна відповідні уповноважені органи повинні перевірити такі документи, як:

- свідоцтво про реєстрацію літака;
- посвідчення про його придатність до польотів;
- свідоцтво про кваліфікацію членів екіпажу;
- списки пасажирів та ін.

За визначеними маршрутами повинні здійснюватися польоти іноземних повітряних суден з використанням аеропортів, які визначаються державою перебування.

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

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. Повітряні судна підпорядковуються чинним законам держави прапора, перебуваючи у повітряному просторі [9].

У міжнародному праві для запобігання конфліктних ситуацій визначені основні принципи повітряного права, яких повинні дотримуватися всі держави.

Принцип виключного й повного суверенітету держав над їхнім повітряним простором закріплений у нормах міжнародного права, наприклад, у Чиказькій конвенції 1944 р. і національному законодавстві держав, зокрема, у Повітряному кодексі України. Так, у ст. 1 Чиказької конвенції встановлено: «Договірні Держави визнають, що кожна держава має повний і виключний суверенітет у повітряному просторі над її територією».

Суть принципу суверенітету над повітряним простором полягає в тому, що держави самостійно визначають правовий режим свого повітряного простору.

Відповідно до Чиказької конвенції 1944 р. закони і правила держави щодо допуску на її територію або вибуття з її території повітряних суден, задіяних у міжнародній аеронавігації, або експлуатації й навігації таких повітряних суден під час їх перебування у межах її території застосовуються до повітряних суден всіх договірних держав без розрізнення їхньої національності. Іншими словами, іноземне повітряне судно, що здійснює міжнародний політ, підпорядковується юрисдикції іншої держави, при перебуванні у межах її території.

Буткевич В. Г. стверджує, що «дозвільний порядок польотів іноземних повітряних суден над їх сухопутною й водною територіями є основою правового режиму повітряного простору держав. Міжнародні польоти над державною територією здійснюються на підставі міжнародного договору або спеціального дозволу на здійснення разового польоту або серії польотів. При цьому такі польоти виконуються тільки встановленими повітряними коридорами, з посадкою в аеропортах, відкритих для іноземних повітряних суден» [10].

Принцип свободи польотів у міжнародному повітряному просторі. Сучасне міжнародне право виділяє повітряний простір над відкритим морем і

Антарктикою міжнародною територією спільного користування. Оскільки суверенітет жодної держави не поширюється на міжнародний повітряний простір, повітряні судна, що перебувають у ньому, підпорядковуються юрисдикції держави реєстрації судна.

Разом з тим, повітряні судна не звільнені від дотримання міжнародних правил і вимог, закріплених у міжнародних договорах або регламентах ІКАО, реалізуючи свободу польотів у міжнародному повітряному просторі

Так, за положеннями Чиказької конвенції 1944 р. над відкритим морем чинними є правила польотів, встановлені цією Конвенцією. Всі держави зобов'язані дотримуватися цих правил і вживати заходи для чіткого дотримання їх повітряними суднами під час польотів над відкритим морем.

Перш за все, повітряне судно повинно мати національні реєстраційні знаки, і під час здійснення польотів над державною територією також. Екіпаж, що керує повітряним судном повинен мати відповідну підготовку та кваліфікацію. На повітряні судна поширюється юрисдикція держави прапора, держави реєстрації у відповідності з принципом свободи польотів над відкритим морем.

Порядок реєстрації визначається внутрішнім правом, а національна належність позначається на літаку. Держави повинні здійснювати контроль за відповідністю зареєстрованих у ній повітряних суден вимогам безпеки польотів та за дотриманням ними міжнародних норм. Це відноситься не лише до літальних апаратів, але і до аеропортів та інших споруд обслуговування повітряного руху [11].

Під час польоту над відкритим морем повітряне судно не повинне здійснювати навмисних маневрів чи дій, що можуть погрожувати безпеці морських та повітряних суден, споруд та установок у відкритому морі, а також фізичним особам та майну, що знаходяться на них, забруднювати відкрите море.

Єдині правила польотів над відкритим морем встановлює Міжнародна організація цивільної авіації. Над відкритим морем положення Додатку 2 до Чиказької конвенції «Правила польотів» діють без жодних виключень та обмежень.

Це пояснюється необхідністю підтримання в інтересах безпеки повітряного руху єдиного режиму польотів над відкритим морем. В межах державного повітряного простору такий єдиний режим встановлює сама держава згідно з вимогами власного національного законодавства, державної безпеки та національних інтересів. По відношенню ж до відкритого моря таку компетенцію та функцію взяла на себе ІКАО.

Принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації містить у собі два аспекти:

- 1) заходи щодо забезпечення технічної безпеки літальних апаратів, аеропортів, допоміжних служб і повітряних трас;
- 2) боротьбу з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

З метою забезпечення безпеки вльоту на державну територію з боку відкритого моря та регулювання безпечної аеронавігації в окремих його районах державам дозволяється контролювати окремі ділянки повітряного простору над відкритим морем в особі органів обслуговування повітряного руху. Але, це не означає поширення суверенітету берегових держав на ці райони чи їх юрисдикції щодо іноземних повітряних суден.

Деякі держави встановили так звані “зони безпеки”, при вльоті в які повітряні судна іноземних держав повинні виконувати особливі вимоги.

Такі зони встановили, наприклад, США над прибережними водами відкритого моря у Атлантичному та Тихому океанах. Таким чином, повітряне

судно, що прямує в США з боку відкритого моря, повинне повідомити про своє місцезнаходження, план польоту та напрямок при перетині кордону такої зони [12].

Подібні зони встановлені також Канадою, Грецією та Південною Кореєю. Згідно з правилами, встановленими Південною Кореєю, літаки, які не повідомили маршрут, час та висоту польоту при входженні в таку зону, можуть бути визнані порушниками повітряного простору Південної Кореї.

В певній мір це протирічить загальноновизнаному принципу, згідно якого на повітряні судна у відкритому морі поширюється лише юрисдикція держави реєстрації повітряного судна.

Для встановлення чітких критеріїв в обслуговуванні міжнародних польотів над відкритим морем (аеронавігаційний контроль та забезпечення польотної інформації) ІКАО встановила чотири основні категорії повітряного простору над відкритим морем:

- консультативний повітряний простір;
- контрольований повітряний простір;
- небезпечні зони;
- зони обмеженого режиму польотів.

Консультативний повітряний простір – це район над відкритим морем, в межах якого повітряним суднам надаються польотна інформація та обмежене обслуговування диспетчерською службою лише з метою оптимального розміщення повітряних суден в даному районі.

Як правило, такий повітряний простір включає маршрути та райони над відкритим морем, в яких відповідна держава не може нести відповідальність

за безпеку міжнародних польотів, а диспетчерська служба з певних причин (наприклад, внаслідок віддаленості від берегової лінії) не може управляти повітряним рухом.

Контрольований повітряний простір – це район відкритого моря, в межах якого диспетчерська служба забезпечує управління повітряним рухом, а відповідна берегова держава несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів. В межах такого простору слід виділити контрольовані аеродромні зони та контрольовані повітряні траси.

«Небезпечна зона — частина повітряного простору, в межах якої у визначені періоди часу може провадитися діяльність, що є небезпечною для польоту повітряних суден.

Зона обмеження польотів - частина повітряного простору встановлених розмірів над територією або територіальними водами країни, в межах якої (яких) польоти повітряних суден обмежуються відповідно до визначених умов» [13, ст. 46]

Авіаційні правила України « Правила використання повітряного простору України» також виділяють окремі тимчасові зони повітряного простору.

«Тимчасово відокремлена зона - визначений об'єм повітряного простору, що зазвичай перебуває під юрисдикцією одного авіаційного повноважного органу, тимчасово відокремлений за спільною угодою для виключного використання іншим авіаційним повноважним органом, через який не дозволяється транзит інших ПС.

Тимчасово зарезервований повітряний простір - частина повітряного простору, в межах якого у визначений час може провадитися діяльність, що становить загрозу для виконання польотів авіації або для використання повітряного простору в інших цілях.

Тимчасово зарезервована зона - визначений об'єм повітряного простору, що зазвичай перебуває під юрисдикцією одного авіаційного повноважного

органу, тимчасово зарезервованій за спільною угодою для специфічного використання іншим авіаційним повноважним органом, через який може дозволятися транзит повітряного судна за відповідним дозволом» .

До елементів структури повітряного простору України належать повітряні траси і місцеві повітряні лінії України, встановлені та невстановлені маршрути польотів, повітряні коридори для перетинання державного кордону України, райони виконання авіаційних робіт, заборонені зони, небезпечні зони і зони обмеження польотів [14].

Повітряна траса — це диспетчерський район або його частина, що являє собою коридор у повітряному просторі, обмежений за висотою та шириною, призначений для безпечного виконання польотів повітряними суднами і забезпечений аеродромами, засобами контролю, навігації та управління повітряним рухом.

Місцева повітряна лінія — це диспетчерський район або його частина, що являє собою коридор у повітряному просторі, обмежений за висотою та шириною, призначений для безпечного виконання польотів повітряними суднами і забезпечений аеродромами, засобами контролю та управління повітряним рухом.

Повітряний коридор перетинання державного кордону — обмежена за висотою і шириною частина повітряного простору, призначена для перетинання державного кордону повітряними суднами.

Згідно з Наказом N 897/703 від 28.11.2005 «Про затвердження Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України» «маршрут польоту — ділянка польоту від закінчення етапу зльоту та початкового набору висоти до початку етапу заходу на посадку і посадки» [15].

Згідно з Наказом № 100 від 23.02.2016 «Про затвердження Правил штурманського забезпечення польотів державної авіації України» «маршрут

польоту - лінія заданого шляху повітряного судна, що задається поворотними пунктами маршруту, по якій повинно пролетіти повітряне судно» [16].

Як висновок можна сказати, що повітряний простір – частина атмосфери, що знаходиться над територією держави, її територіальними водами, і знаходиться під її контролем. Держава сама може встановлювати обмеження щодо використання свого повітряного простору, але повинна дотримуватися міжнародних стандартів. Повітряний простір, який є невідконтрольним жодній державі, перебуває під юрисдикцією міжнародного повітряного права.

Принципи повітряного простору визначають основні засади діяльності держави в даному напрямку.

Суть принципу суверенітету над повітряним простором полягає в тому, що держави самостійно визначають правовий режим свого повітряного простору.

До відкритого (або міжнародному) повітряного простору відноситься повітряний простір за межами територіальних вод прибережних держав.

Всі повітряні судна під час свого перебування в міжнародному повітряному просторі підкоряються юрисдикції тільки держави своєї реєстрації. Однак свобода польотів в міжнародному повітряному просторі не означає, що держави і їх повітряні судна вільні від дотримання певних правил і вимог, закріплених в міжнародних угодах або в регламентах ІКАО.

Принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації містить у собі заходи щодо забезпечення технічної безпеки літальних апаратів, аеропортів, допоміжних служб та боротьбу з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації [17].

1.3. Нормативно-правове регулювання повітряного простору

Найбільшу юридичну силу в нашій державі має Конституція України. Всі інші нормативно-правові акти повинні їй відповідати.

Ст. 13 Конституції України зазначає, що «Земля, її надра, атмосферне повітря, водні та інші природні ресурси, які знаходяться в межах території України, природні ресурси її континентального шельфу, виключної (морської) економічної зони є об'єктами права власності українського народу» [18].

Від імені українського народу права власника здійснюють органи державної влади та органи місцевого самоврядування в межах, визначених Конституцією.

Ст. 132 Конституції України встановлює, що «територіальний устрій України ґрунтується на засадах єдності та цілісності державної території, поєднання централізації і децентралізації у здійсненні державної влади, збалансованості і соціально-економічного розвитку регіонів, з урахуванням їх історичних, економічних, екологічних, географічних і демографічних особливостей, етнічних і культурних традицій».

Територіальний устрій України ґрунтується на засадах:

- 1) єдності та цілісності державної території. Конституційна засада єдності державної території означає, що остання поєднана спільною політичною, економічною, духовною та соціальною системою, історичним минулим, системою державної влади, тобто законодавчих, виконавчих, судових та інших органів, державним кордоном України. При цьому ще раз варто наголосити, що Закон України «Про державний кордон України» передбачає, що державний кордон України є лінія і вертикальна поверхня, що проходить по цій лінії, які визначають межі території України — суші, вод, надр, повітряного простору. До того ж вищезгаданий Закон передбачає, що захист державного кордону України є невід'ємною частиною загальнодержавної системи забезпечення національної безпеки і полягає у скоординованій діяльності військових формувань та правоохоронних органів держави, порядок і організація діяльності яких визначаються законом [19];
- 2) поєднання централізації і децентралізації у здійсненні державної влади;
- 3) збалансованості і соціально-економічного розвитку регіонів;
- 4) урахування історичних, екологічних, економічних, демографічних та географічних особливостей, культурних і етнічних традицій регіонів.

Основними з джерел повітряного права є міжнародний договір і міжнародний звичай [20].

Першою багатосторонньою угодою про повітряні сполучення стала Паризька конвенція про регулювання повітряної навігації 1919 р., яка була переглянута та оновлена протоколами 15 червня і 11 грудня 1929 р.

Паризька конвенція 1919 р. зіграла величезну роль в становленні і розвитку міжнародного повітряного права як самостійної галузі міжнародного права.

Багато з положень, які в ній містяться, були закріплені в Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, прийнятої в Чикаго в 1944 р напередодні завершення Другої світової війни.

По-перше, Паризька конвенція 1919 року поклала початок загальним визнанням принципу повного і виключного суверенітету над повітряним простором, хоча прихильники «свободи повітря» і продовжували доводити протягом 20-40-х рр. переваги свободи повітряних пересувань.

Свідченням юридичного авторитету принципу суверенітету над повітряним простором стало його закріплення в 20-і рр. практично всіма національними повітряними кодексами.

По-друге, Паризька конвенція 1919 р викликала лавину національних повітряних законів, в яких певне місце було приділено питанням регулювання міжнародних повітряних сполучень і перевезень, хоча можливості авіації того часу були дуже скромними - літати недалеко і не дуже швидко .

У міру технічного розвитку і вдосконалення авіації держави стали укладати в 20-і рр. перші двосторонні угоди з питань міжнародних повітряних перевезень пасажирів, пошти і вантажів.

Примітно, що в таких угодах робилося посилення на принцип суверенітету над повітряним простором, визнавалася необхідність отримання дозволу на здійснення міжнародних авіаперевезень та підпорядкування прибулих іноземних повітряних суден законам і правилам, дозволів на політ і перевезення на свою територію держави.

Таким чином, Паризька конвенція 1919 р., молоде національне повітряне законодавство і перші двосторонні угоди про повітряне

сполучення в 20-30-і рр. ХХ ст. окреслили напрями правового регулювання, які продовжують існувати і в даний час.

У 1929 р. була укладена Конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська конвенція 1929 р.). Ця конвенція встановила обов'язкові для сторін основні умови договору повітряного перевезення, перелік і однакові форми документів, які використовуються при перевезенні (авіаквитки пасажирів, багажні квитанції та ін.). Нею визначено головні межі і принципи відповідальності авіаперевізника за шкоду заподіяну пасажирові або вантажу [21].

Важливе місце в системі норм міжнародного повітряного права посідає Чиказька конвенція 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію та численні додатки до неї. Її учасниками є понад 180 держав.

Частина I («Аеронавігація») містить основні принципи здійснення міжнародних повітряних сполучень — виключний і повний суверенітет держав, недоторканність території. Регламентуються права держав-учасниць на польоти над територіями держав.

Встановлено принципи здійснення регулярних, нерегулярних і каботажних польотів, вимоги до польотів безпілотних повітр. суден, до посадок у митному аеропорту. Визначаються основні вимоги до порядку допуску на державну територію та випуску з неї екіпажів, пасажирів і вантажів повітряних суден.

Частина II («Міжнародна організація цивільної авіації») присвячена ІКАО та є її статутним документом. Тут містяться положення про призначення, цілі, структуру, правоздатність, місце перебування організації, а також процедурні питання діяльності її органів та їхні функції.

У частині III («Міжнародний повітряний транспорт») регламентуються питання фінансової звітності авіапідприємств, які здійснюють міжнародні повітряні перевезення; містяться положення про права держав-учасниць

щодо вдосконалення та фінансування аеронавігаційних засобів на власній території.

В останній частині містяться зобов'язання держав щодо реєстрації чинних та нових міжнародних угод, а також скасування договорів, які не узгоджуються з положеннями Конвенції. Встановлено порядок розгляду спорів, застосування санкцій до авіатранспортних підприємств та держав, що не виконують рішення Ради ІКАО [22].

Наступне важливе джерело є Конвенція про визнання прав на повітряне судно (Женевська) 1948 р.

Договір ні держави зобов'язуються визнати:

- права власності на повітряне судно;
- права на придбане повітряне судно з подальшим володінням ним;
- права на володіння повітряним судном, зданим в лізинг на шість місяців або більше;
- іпотечні, заставні та подібні права на повітряне судно, які передбачені контрактом як гарантія сплати заборгованості;

за умови, що такі права

1) були встановлені відповідно до закону договірної держави, в якому повітряне судно зареєстроване за національну приналежність під час їх встановлення, та

2) є офіційно зареєстрованими в державному документі договірної держави, в якому повітряне судно зареєстроване за національну приналежність [23].

«Порядок послідовних реєстрацій в різних договірних державах повинен встановлюватися відповідно до закону держави, в якому повітряне судно було зареєстровано до державної власності на момент кожної реєстрації.

Всі записи повинні викладатися в одному і тому ж документі, що мають відношення до даного повітряного судна. Адреса органу управління, відповідального за ведення реєстрації, повинна вказуватися на кожному

сертифікаті про реєстрацію повітряного судна відповідно до його державної приналежності.

У разі, коли будь-які претензії щодо:

- компенсації, належної за порятунок повітряного судна, або
- екстраординарних витрат, необхідних для збереження повітряного судна,

дають підставу відповідно до закону договірної держави, в якому процедури порятунку або збереження були завершені, для права пред'являти вимоги на заставу повітряного судна, таке право має бути визнано договірними державами, і воно повинно мати пріоритет над усіма іншими правами на повітряне судно.

Продаж повітряного судна на підставі судового позову відповідно до положень статті VII повинна здійснюватися передачею прав власності на таке повітряне судно, без зобов'язань, які не прийняті покупцем, вільно» [24].

Наступною є Токійська конвенція 1963 р. «Конвенція про злочини і деякі інші акти на борту повітряного судна». Вона застосовується щодо кримінальних злочинів (вбивство, крадіжка, провезення наркотиків і т. д.) і дій, які незалежно від того, є вони злочинами чи ні, можуть загрожувати або загрожують безпеці повітряного судна або осіб та майна, які перебувають на ньому, а також щодо дій, які загрожують підтримці належного порядку і дисципліни на борту.

Згідно з конвенцією командир повітряного судна самостійно вирішує скоєно на борту кримінальний злочин чи ні відповідно до законодавства країни реєстрації повітряного судна. Конвенція визначає принципи встановлення державами юрисдикції щодо зазначених актів при збереженні в якості основної юрисдикції країни реєстрації повітряного судна.

Конвенція зобов'язує держави вирішувати командиру висадку на їх території відповідних осіб, брати їх під варту і вживати інших заходів, що забезпечують їх затримання, проводити попереднє розслідування.

Конвенція передбачає ряд процесуальних норм, що стосуються

поводження із затриманою особою і його права на виліт з країни, якщо держава місця висадки його не приймає.

Токійська конвенція - єдиний міжнародний документ, що містить спеціальну главу про повноваження командира повітряного судна щодо вжиття заходів примусу до будь-якої особи, якщо у командира є обґрунтовані підстави вважати, що вона вчинила або готується вчинити вказане вище злочин або дію.

Це обумовлюється необхідністю забезпечення безпеки повітряного судна, осіб або майна на ньому, підтримання дисципліни і належного порядку на борту, забезпечення можливості передати особу компетентним властям або висадити його.

Конвенція визначає також сферу дії зобов'язань і прав держав, і командира повітряного судна в часі і просторі [25].

Наступною йде Гаазька конвенція 1970 р. «Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден». Відповідно до Конвенції, будь-яка особа на борту повітряного судна скоює злочин, якщо вона:

- незаконно, шляхом насильства або погрози його застосування або шляхом будь-якої іншої форми залякування захоплює повітряне судно або здійснює над ним контроль або намагається вчинити таку дію;
- є співучасником особи, яка вчиняє або намагається вчинити будь-яку таку дію.

Держави-учасники конвенції зобов'язані приймати щодо такого злочину суворі міри покарання.

Держава-учасник конвенції, на території якого виявляється підозрюваний у скоєнні злочину, зобов'язана передати його компетентним органам для цілей кримінального переслідування, якщо вона не видає його

Конвенція встановлює принцип універсальної юрисдикції, здійснювати яку держави можуть в таких випадках:

- злочин скоєно на борту повітряного судна, зареєстрованого в даній державі;

- повітряне судно, на борту якого скоєно злочин, здійснює посадку на його території і підозрюваний у скоєнні злочину ще знаходиться на повітряному судні;
- злочин скоєно на борту повітряного судна, зданого в оренду без екіпажу орендареві, основне місце діяльності якого або, якщо він не має такого місця діяльності, постійне місце перебування якого знаходиться в цій державі.

Конвенція не встановлює обов'язкової видачі злочинця, але держава може розглядати на свій розсуд як юридичну підставу для його видачі.

Держави-учасниці зобов'язані вживати всіх заходів для того, щоб відновити контроль командира над повітряним судном або зберегти за ним такий контроль. Пасажирам та екіпажу має бути надано сприяння в якнайшвидшому продовженні польоту, а повітряне судно і його вантаж підлягають без затримок повернення законним власникам.

Конвенція застосовується лише у випадках, коли «місце зльоту або фактичної посадки повітряного судна знаходиться поза межами держави його реєстрації. Конвенція не застосовується щодо внутрішніх рейсів, але при цьому не має значення, здійснювало повітряне судно «міжнародний політ» або політ по «внутрішніх лініях».

Застосування положень конвенції обумовлено знаходженням повітряного судна в польоті, тобто з моменту закриття всіх його зовнішніх дверей для цілей вильоту після посадки і навантаження до моменту відкриття кожної з таких дверей для цілей висадки і розвантаження» [26].

Однією з головних також є Монреальська конвенція 1971 року «Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації».

Відповідно до Конвенції будь-яка особа вчиняє злочин, якщо вона незаконно і навмисно:

- а) здійснює акт насильства по відношенню до особи, яка перебуває на борту літака в польоті, якщо такий акт може загрожувати безпеці цього

повітряного судна;

б) руйнує повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, або заподіює повітряному судну пошкодження, яке виводить його з ладу або може загрожувати його безпеці в польоті;

в) поміщає або здійснює дію, що приводить до поміщення на повітряному судні, яке було в експлуатації, яким би то не було способом, пристрій або речовину, яка може руйнувати таке повітряне судно або завдати йому ушкодження, яке може загрожувати його безпеці в польоті;

г) руйнує або ушкоджує аеронавігаційне обладнання або втручається в його експлуатацію, якщо будь-який такий акт може загрожувати безпеці повітряного судна в польоті;

д) повідомляє завідомо неправдиві відомості, створюючи тим самим загрозу безпеці повітряного судна в польоті.

Будь-яка особа так само вчиняє злочин, якщо вона:

- намагається вчинити будь-який із злочинів, згаданих вище;
- є співучасником особи, яка вчиняє або намагається вчинити будь-який злочин.

Конвенція встановлює обов'язок кожної держави приймати щодо таких злочинів суворі міри покарання.

Монреальська конвенція містить норми, аналогічні Гаазької конвенції щодо встановлення державою юрисдикції над злочином, прийняття процесуальних заходів із затримання ймовірного злочинця і поводження з ним, розслідування фактів, покарання або видачі злочинця.

Особливістю Монреальської конвенції є передбачений у ній період знаходження повітряного судна в експлуатації з початку передпольотної підготовки наземним персоналом або екіпажем для конкретного польоту до закінчення 24 годин після будь-якої посадки.

У Монреальській конвенції, як і в Гаазької конвенції 1970р., визначено також «період перебування повітряного судна в польоті, тобто з моменту закриття всіх його зовнішніх дверей для цілей вильоту після посадки і

завантаження до моменту відкриття кожної з таких дверей для цілей висадки і розвантаження.

При вимушеній посадці повітряного судна вважається, що політ триває до тих пір, поки компетентні органи не приймуть на себе відповідальність за повітряне судно, осіб і майно, що перебуває на борту» [27].

Договір про відкрите небо був підписаний у 1992 р. у Гельсінках.

Це - багатосторонній міжнародний договір, що дозволяє вільні польоти неозброєних розвідувальних літальних апаратів в повітряному просторі країн-учасників.

«Метою договору є сприяння зміцненню довіри між державами через вдосконалення механізмів контролю за військовою діяльністю і за дотриманням діючих договорів у галузі контролю над озброєннями.

Договір встановлює режим, який відомий як режим відкритого неба, для проведення спостережних польотів державами-учасницями над територіями інших держав-членів і викладає обов'язки і права держав-членів щодо цього режиму.

В рамках договору діє система квот на обльоти.

Держави-учасниці договору можуть задіяти наступну апаратуру спостереження: кадрові і оптичні панорамні фотоапарати, відеокамери з зображенням на дисплеї в реальному масштабі часу (дозвіл на місцевості не вище 30 см), радіолокаційні станції бокового огляду з синтезованою апертурою (дозвіл не вище 3 м), інфрачервоні пристрої формування зображення (дозвіл не вище 50 см)» [28].

Кейптаунська конвенція 2001 р. «Конвенція про міжнародні майнові права на рухоме обладнання» зменшує ризики фінансування авіаційної галузі шляхом створення уніфікованої системи захисту прав кредиторів.

Причому для цілей конвенції термін «кредитор» має дуже широке значення і може серед іншого означати продавця, лізингодавця, іпотекодержателя повітряного судна залежно від правочину.

Для досягнення цієї мети конвенція створює ефективний міжнародний режим захисту інтересів кредитора за допомогою встановлення способів захисту порушених прав і створення міжнародної системи реєстрації гарантій кредиторів у Міжнародному реєстрі майнових прав на рухоме авіаційне обладнання (далі-Міжнародний реєстр) [29].

Міжнародний реєстр встановлює правила визначення пріоритетності гарантій кредиторів, а внесення до нього запису про правочин жодним чином не впливає на реєстрацію повітряного судна у національних реєстрах.

Названі договори мають універсальний характер, які своїм регулюючим впливом охоплюють переважну кількість держав. Поряд з ними важливе місце відведено регіональним двостороннім угодам, таким, як: Угода про комерційні права при нерегулярних повітряних сполученнях в Європі 1956 р.; Угода про порядок встановлення тарифів при регулярних повітряних сполученнях між членами Європейської конвенції цивільної авіації (ЄКЦА) 1967 р. та ін.

Серед джерел міжнародного повітряного права окреме місце займають міжнародні звичаї. Порівняно з іншими галузями їхня кількість у цій галузі є незначною. Однак всезагальне визнання як звичаєвої норми заслужило положення про обов'язкове надання допомоги повітряним судном іншому повітряному судну чи морському судну, який зазнав аварії, а також надання таким суднам права на переліт державного кордону та виконання посадки повітряного судна на аеродромі, не передбаченому на політ, у випадках виникнення загрози для життя та здоров'я пасажирів і членів екіпажу.

Важливе місце серед допоміжних джерел повітряного права займають стандарти та рекомендаційна практика, яка приймається в рамках Міжнародної організації цивільної авіації (далі - ІКАО) з метою забезпечення єдиних правил, що стосуються міжнародного повітряного транспорту і аеронавігації. Незважаючи на те, що зазначені правила мають необов'язковий

характер для держав, однак їх застосовують, оскільки вони базуються на світовому досвіді цивільної авіації.

Основною матеріально-закріпленою сукупністю юридичних норм, що регулює діяльність цивільної авіації України є Повітряний кодекс України – систематизований акт законодавства, що регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації.

Цим кодифікованим актом закріплено ряд принципів щодо використання повітряного простору, серед яких:

- Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, що є частиною території України (ст.2);
- дія цього Кодексу поширюється на фізичних та юридичних осіб незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України (ст 3).

У статті 11 ПК України вказано, що нормативно-правове регулювання у сфері цивільної авіації здійснюється шляхом прийняття в установленому порядку нормативно-правових актів та прийняття авіаційних правил України, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, приймає нормативно-правові акти, спрямовані на формування державної політики у сфері цивільної авіації, крім авіаційних правил України.

Авіаційні правила України підлягають обов'язковому виконанню всіма юридичними та фізичними особами на території України та суб'єктами авіаційної діяльності України за її межами.

Стаття 23 ПК України зазначає, що організація використання повітряного простору України передбачає:

- 1) визначення класифікації і структури повітряного простору України;
- 2) планування та координацію діяльності з використання повітряного простору України відповідно до державних пріоритетів;
- 3) забезпечення дозвільного порядку використання повітряного простору України та/або забезпечення інформацією щодо використання повітряного простору України;
- 4) організацію повітряного руху, що включає:
 - а) обслуговування повітряного руху;
 - б) управління використанням повітряного простору України;
 - в) організацію потоків повітряного руху;
- 5) забезпечення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України у певних районах;
- 6) обслуговування аеронавігаційною інформацією;
- 7) аварійне сповіщення;
- 8) метеорологічне обслуговування;
- 9) забезпечення зв'язку, спостереження, навігації [30].

Дії або бездіяльність юридичних чи фізичних осіб, що призвели до порушення вимог законодавчих та інших нормативно-правових актів, які регулюють порядок використання повітряного простору України вважаються порушенням порядку використання повітряного простору України.

Ще одним важливим джерелом є ЗУ « Про державний кордон України».

Ст. 1 цього закону формулює поняття державного кордону – це є лінія і вертикальна поверхня, що проходить по цій лінії, які визначають межі території України - надр, суші, вод, повітряного простору.

У ст. 2 вказано, що «захист державного кордону України є невід'ємною частиною загальнодержавної системи забезпечення національної безпеки і полягає у скоординованій діяльності військових формувань та правоохоронних органів держави, порядок і організація діяльності яких визначаються законом».

Охорона державного кордону України є невід'ємною складовою загальнодержавної системи захисту державного кордону і полягає у здійсненні Державною прикордонною службою України на суші, морі, озерах, річках та інших водоймах, а також Збройними Силами України у підводному і повітряному просторі відповідно до наданих їм повноважень заходів з метою забезпечення недоторканності державного кордону України.

Ст. 9 встановлює, що «повітряні судна перетинають державний кордон України у спеціально виділених повітряних коридорах відповідно до цього Закону, інших актів законодавства, а також правил, що видаються уповноваженими на те державними органами України і публікуються в установленому порядку. Переліт державного кордону України поза повітряними коридорами допускається тільки з дозволу уповноважених на те державних органів України.

Порушниками порядку перетинання державного кордону України у повітряному просторі (порушниками державного кордону України) є повітряні судна та інші літальні апарати, що перетнули державний кордон України без відповідного дозволу компетентних органів України або вчинили інші порушення правил перельоту через державний кордон України» [31].

Основоположним юридично оформленим джерелом повітряного права виступає такий конституційний закон як Закон України „Про транспорт”, що визначає правові, економічні, соціальні та організаційні основи діяльності в тому числі транспорту загального користування, до якого відноситься й авіаційний транспорт.

У ст. 32 цього закону закріплено: «до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, багажу, вантажів, аерофотозйомки пошти, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аероклуби, аеродроми, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, організації та установи незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту» [32].

Важливими джерелами повітряного права є Цивільний та Господарський кодекси України. Нормами цих кодексів врегульовано відносини щодо укладання та виконання договорів з перевезення пасажирів та вантажу, багажу, пошти, відповідальність сторін договору перевезення та ін.

від 6 грудня 2017 р. № 954.

Серед підзаконних нормативно-правових актів одне з головних місць посідає Постанова Кабінету Міністрів України від 6 грудня 2017 р. № 954 «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України».

Це положення визначає організацію використання повітряного простору України в інтересах національної безпеки та економіки, з метою задоволення потреб користувачів повітряного простору, забезпечення безпеки використання повітряного простору.

Дія цього положення поширюється на фізичних та юридичних осіб незалежно від організаційно-правової форми та підпорядкованості за напрямами діяльності у галузі авіації, використання повітряного простору та

діяльність яких створює або потенційно може створювати небезпеку повітряному руху, перешкоди для роботи наземних засобів навігації, зв'язку та спостереження.

Організація використання повітряного простору над відкритим морем здійснюється відповідно до норм міжнародного права, де відповідальність за обслуговування повітряного руху згідно з міжнародними договорами України покладена на Україну (далі - міжнародний повітряний простір).

Ще одним важливим нормативно-правовим актом є Наказ Міністерства Інфраструктури України від 10.12.2013 № 1009 «Про затвердження Класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху України». В даному наказі відображено клас повітряного простору, опис повітряного простору обслуговування повітряного руху та вертикальні межі класів. Як додатком до даної Класифікації йде схема розподілу повітряного простору обслуговування повітряного руху України за класами [33].

II Розділ. Порядок використання повітряного простору

2.1. Планування та координація діяльності з використання повітряного простору

На сьогодні питання використання повітряного простору є актуальним, адже з появою нових технологій з'являються і нові повітряні судна, дії яких необхідно регулювати в повітряному просторі.

У ст. 8 Повітряного кодексу України вказано, що реалізацію державної політики у сфері використання повітряного простору України на підставі спільних рішень забезпечують уповноважений орган з питань цивільної авіації та Міністерство оборони України за такими напрямками:

- 1) забезпечення умов для діяльності національних і міжнародних користувачів повітряного простору України;
- 2) впровадження державної політики щодо використання повітряного простору України;
- 3) розроблення процедур і правил цивільно-військової координації під час організації повітряного руху;
- 4) здійснення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України;
- 5) забезпечення розвитку та діяльності об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України.

Постанова Кабінету Міністрів України № 954 «Положення про використання повітряного простору України» вказує, що планування діяльності з використання повітряного простору здійснюється користувачами відповідно до визначеної структури такого простору [34].

Користувач повітряного простору з метою провадження діяльності з використання повітряного простору повинен подати заявку на його використання.

Для провадження діяльності, пов'язаної з польотами повітряного судна, користувач повітряного простору повинен подати заявку на виконання польотів, якщо отримання дозволу на виконання польотів є обов'язковим.

У разі виконання польотів цивільних повітряних суден в умовах загального повітряного руху поза межами контрольованого повітряного

простору обслуговування повітряного руху заявки на використання повітряного простору не подаються, крім польотів, що виконуються:

- з використанням спеціально встановлених зон (тимчасово зарезервованого повітряного простору);
- у межах аеродромних зон і районів управління повітряним рухом відомчих органів управління повітряним рухом;
- у межах зон з особливим режимом використання повітряного простору;
- з перетинанням державного кордону.

Заявки на виконання польотів повітряних суден іноземних держав у повітряному просторі України, пов'язаних із перевезенням глав держав, урядів та очолюваних ними делегацій, міністрів оборони і міністрів закордонних справ, а також із перевезенням небезпечних вантажів, подаються Державіаслужбі через МЗС.

У разі виконання зазначених польотів на державних повітряних суднах та повітряних суднах, на яких встановлено озброєння або відео- чи фотознімальна апаратура, заявка також надсилається Генеральному штабу Збройних Сил.

Дозвіл на виконання таких польотів або відмова в їх виконанні передається Державіаслужбою заявнику через МЗС.

Грек Т. Б. визначає: «органи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху забезпечують планування та координацію використання повітряного простору за принципами гнучкого використання повітряного простору з урахуванням державних пріоритетів використання повітряного простору відповідно до вимог Повітряного кодексу України, Положення про використання повітряного простору України та вимог, встановлених Державіаслужбою та Міноборони» [35].

Користувач повітряного простору зобов'язаний інформувати органи контролю за дотриманням порядку використання повітряного простору України про початок, закінчення, скасування або перенесення діяльності з використання повітряного простору.

В «Інструкції зі складання заявок на використання повітряного простору під час планування проведення відповідного виду діяльності» зазначено, що користувачі повітряного простору, зацікавлені у використанні повітряного простору під час планування проведення відповідного виду діяльності, повинні подати заявку на використання повітряного простору відповідно до вимог Положення про використання повітряного простору України та вищеназваної Інструкції. Відповідальність за складання та своєчасне подання заявок на використання повітряного простору покладається на користувачів повітряного простору.

Заявки на використання повітряного простору анулюються, якщо вони надані пізніше встановленого строку або оформлені з грубими помилками, про що повідомляються відповідні користувачі повітряного простору. До грубих помилок належать незрозумілість тексту та невідповідність параметрів діяльності параметрам, опублікованим у документах аеронавігаційної інформації.

Заявка складається латинськими літерами та подається за допомогою авіаційної фіксованої мережі електрозв'язку, поштового зв'язку, телефону, електронної пошти, телефаксу тощо.

Кожний вид заявки складається з дотриманням чітко встановленої форми. Заявка складається з полів. Кожне поле складається з двох частин:

- службове слово, яке є ознакою цього поля;
- інформаційна частина поля [36].

У заявках на використання повітряного простору для експлуатантів цивільних повітряних суден у полях додаткової інформації COMENT або RMK обов'язково вказуються такі дані: експлуатант або власник (для

приватних повітряних суден) повітряного судна, реєстраційний номер повітряного судна, його тип, командир повітряного судна, мінімум КПС, мета польоту, номер дозволу Генерального штабу Збройних Сил України у разі виконання польотів у зоні з особливим режимом використання повітряного простору України.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р у ст. 29 надає перелік документації, яка є на повітряному судні.

Кожне повітряне судно договірної держави, зайняте в міжнародній навігації, згідно з умовами, встановленими даною Конвенцією, має на борті такі документи:

- 1) свідоцтво про його реєстрацію;
- 2) посвідчення про його придатність до польотів - кожне повітряне судно, зайняте в міжнародній навігації, забезпечується посвідченням про придатність до польотів, яке видане або якому надано чинності державою, в якій це повітряне судно зареєстроване.
- 3) відповідні свідоцтва на кожного члена екіпажу - пілот кожного повітряного судна та інші члени льотного складу екіпажу кожного повітряного судна, зайнятого в міжнародній навігації, забезпечуються посвідченнями про кваліфікацію і свідоцтвами, які видані або яким надано чинності державою, в якій це повітряне судно зареєстроване.
- 4) бортовий журнал - на кожному повітряному судні, зайнятому в міжнародній навігації, ведеться бортовий журнал, в який заносяться дані про повітряне судно, його екіпаж і кожний політ у такій формі, яка може час від часу встановлюватися згідно з вищезгаданою Конвенцією.
- 5) якщо воно обладнане радіоапаратурою - дозвіл на бортову радіостанцію - повітряні судна кожної договірної держави, які перебувають на території або над територією інших договірних держав, можуть мати радіопередавачі тільки в тому випадку, якщо компетентними владами держави, в якій зареєстроване повітряне судно, видано дозвіл на установку і використання такої апаратури. Використання

радіопередавачів на території договірної держави, над якою робиться політ, здійснюється згідно з правилами, встановленими даною державою.

б) якщо воно перевозить пасажирів - список їхніх прізвищ із зазначенням пунктів відправлення і призначення;

7) якщо воно перевозить вантаж - докладні декларації на вантаж і маніфест - жодне військове спорядження або військові матеріали не можуть перевозитися на територію або над територією держави на повітряних суднах, зайнятих у міжнародній навігації, крім як з дозволу такої держави. Кожна держава в своїх правилах визначає, що є військовими матеріалами або військовим спорядженням, належним чином враховуючи в цілях однаковості такі рекомендації, які може час від часу давати Міжнародна організація цивільної авіації.

Кожна Договірна держава може забороняти або регламентувати використання фотографічної апаратури на борту повітряних суден над своєю територією [37].

2.2. Забезпечення дозвільного порядку використання повітряного простору України

Повітряний Кодекс України у ст. 29 зазначає, що використання повітряного простору України здійснюється на підставі дозволів, що надаються органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху відповідно до порядку, визначеного Положенням про використання повітряного простору України.

У разі виконання польотів цивільних повітряних суден та літальних апаратів поза межами контрольованого повітряного простору України заявка на використання повітряного простору України не подається.

Вибуття повітряного судна чи літального апарата з території України (прибуття на територію України) дозволяється через міжнародні аеропорти, в яких розташовані органи зборів і доходів та органи охорони державного кордону України.

Вибуття повітряного судна чи літального апарата з території України (прибуття на територію України) через інші аеропорти та поза місцем розташування органів доходів і зборів та органів охорони державного кордону України допускається у виняткових випадках з дозволу Кабінету Міністрів України або в разі вимушеної посадки повітряного судна (літального апарата).

Ст. 40 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. визначає: жодне повітряне судно, а також жоден член екіпажу, які мають посвідчення або свідоцтва із зазначеними відмітками, не беруть участь у міжнародній навігації інакше, як з дозволу держави або держав, на територію яких вони прибувають. Реєстрація або використання будь-якого такого повітряного судна або будь-якої його сертифікованої частини в будь-якій іншій державі, крім тієї, в якій воно первісно сертифіковано, залишаються на розсуд держави, в яку імпортується повітряне судно або його частина.

Дозвіл на використання повітряного простору України та умови його використання надаються органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху на підставі заявки на використання повітряного простору.

Дозвіл на використання повітряного простору з метою виконання польотів надається на підставі заявки на використання повітряного простору України та дозволу на виконання польотів повітряних суден, в разі якщо такий дозвіл обов'язковий [38].

Диспетчерський дозвіл повинен бути отриманий до початку виконання контрольованого польоту або частини польоту, яка виконується як контрольований політ. Такий дозвіл запитується шляхом подання плану польоту до органу диспетчерського обслуговування повітряного руху.

Органи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху можуть заборонити використання повітряного простору України користувачу повітряного простору відповідно до вимог і порядку, установлених Державіаслужбою і Міноборони.

Першочергове право на використання повітряного руху надається користувачам згідно з державними пріоритетами у такій послідовності:

1) відбиття повітряного нападу на територію України або запобігання та припинення порушень державного кордону і суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні;

2) припинення протиправних дій повітряного судна, яке може використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України;

3) польоти повітряних суден для проведення всіх видів рятувальних робіт, спрямованих на збереження життя та здоров'я людей;

4) надання допомоги у разі виникнення надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру;

5) запобігання та припинення порушень порядку і правил використання повітряного простору України;

Така діяльність з використання повітряного простору України провадиться:

- за рішенням, що видається органами управління видів Збройних Сил, Адміністрацією або регіональними управліннями Держприкордонслужби, Головним авіаційним координаційним

центром пошуку та рятування ДСНС, а також відділенням планування і координації польотів авіаційних підрозділів Національної гвардії;

- без подання планів польотів, заявок на виконання польотів і на використання повітряного простору.

Інформація про таку діяльність подається органам об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху негайно після прийняття рішення щодо її провадження.

«Кожний політ повітряного судна у контрольованому повітряному просторі обслуговування повітряного руху, а також політ повітряного судна з перетинанням державного кордону України виконується відповідно до поданого плану польоту.

Вимушене відхилення від плану польоту дозволяється у разі виникнення в польоті екстремальної ситуації, що створює загрозу безпеці польотів та життю людей» - Коваленко С. О. [39].

На виконання польотів повітряного судна у повітряному просторі України може встановлюватися обмеження відповідно до законодавства України та з урахуванням вимог міжнародних договорів України. Користувачі повітряного простору України отримують від органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху інформацію про обмеження польотів повітряного судна та причини такого обмеження.

Дозвіл на виконання польотів видається:

1) Державіаслужбою для таких польотів:

- внутрішніх та міжнародних регулярних польотів цивільних повітряних суден з посадкою (вильотом) в Україні (з України) у вигляді затвердження розкладу на літній та зимовий періоди навігації ІАТА;

- міжнародних нерегулярних польотів цивільних повітряних суден з посадкою (вильотом) в Україні (з України);

- внутрішніх нерегулярних польотів цивільних повітряних суден у контрольованому повітряному просторі обслуговування повітряного руху;
- польотів державних та експериментальних повітряних суден з посадкою на аеродроми/вертодроми/постійні злітно-посадкові майданчики цивільної авіації;
- польотів цивільних повітряних суден з посадкою (вильотом) на аеродроми/вертодроми/постійні злітно-посадкові майданчики державної авіації за погодженням з органом державної влади за належністю аеродрому;
- демонстраційних польотів над населеними пунктами;
- польотів цивільних повітряних суден для проведення авіаційних робіт;
- польотів для проведення аерофотозйомки цивільними повітряними суднами за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил;
- польотів пов'язаних із перевезенням глав держав, парламентів, урядів та очолюваних ними делегацій, міністрів закордонних справ і міністрів оборони.

2) Генеральним штабом Збройних Сил для таких польотів:

- внутрішніх та міжнародних польотів державних повітряних суден України та іноземних держав;
- польотів з посадкою на аеродроми Збройних Сил України;
- транзитних польотів державних повітряних суден України та іноземних держав;
- польотів повітряних суден, які внесені до Реєстру тимчасової реєстрації повітряних суден, які належать до військової техніки, який ведеться у Міністерстві оборони України;
- польотів з перетинанням державного кордону України поза межами спеціально виділених маршрутів обслуговування повітряного руху за погодженням з Адміністрацією Держприкордонслужби;
- польотів за Договором з відкритого неба за погодженням з Державіаслужбою;

- польотів для проведення аерофотозйомки державними повітряними суднами [40].

Відповідальність за отримання всіх необхідних дозволів на виконання польоту несе експлуатант.

Для виконання міжнародних регулярних повітряних перевезень українські експлуатанти повинні мати документ про право на експлуатацію повітряної лінії для виконання регулярних міжнародних повітряних перевезень з/до України та отримати від Державіаслужби відповідний дозвіл на виконання регулярних польотів.

Для отримання дозволу на виконання регулярних польотів українські та іноземні експлуатанти надсилають до Державіаслужби заявку на виконання регулярних польотів у довільній формі у письмовому вигляді каналами авіаційного електров'язку або електронною поштою, у якій зазначається розклад руху повітряного судна, а саме:

- період виконання перевезень;
- вид перевезень (пасажирські, вантажні);
- трилітерний код ІСАО експлуатанта, номер рейсу;
- маршрут перевезень, чотирилітерні коди ІСАО аеропортів вильоту та прильоту, час вильоту та прильоту, дні виконання рейсів;
- типи повітряних суден за класифікацією ІСАО, державні і реєстраційні знаки повітряного судна.

Блажевич Ю. повідомляє: «разом із заявкою українські та іноземні експлуатанти заповнюють відповідну форму через офіційний веб-сайт Державіаслужби, в якій зазначають інформацію щодо:

- державної належності експлуатанта, засновників та співвласників (для іноземних експлуатантів);
- ліцензії для здійснення повітряних перевезень або документу, що його замінює;
- сертифіката експлуатанта та експлуатаційних специфікацій;
- посвідчень про придатність повітряного судна до польотів;

- страхових свідоцтв (полісів, сертифікатів) обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації (страхування відповідальності за шкоду, заподіяну третім особам, пасажиром, багажу, вантажу і пошти);
- чинну редакцію програми авіаційної безпеки експлуатанта та лист уповноваженого органу держави експлуатанта повітряного судна щодо відповідності програми авіаційної безпеки експлуатанта вимогам національної програми авіаційної безпеки держави експлуатанта повітряного судна (англійською або українською мовами).

Заявка на виконання регулярних польотів надсилається не пізніше ніж за 45 календарних днів до початку запланованих повітряних перевезень, якщо інший строк не передбачено міжнародними угодами про повітряне сполучення» [41].

До відправлення заявки до Державіаслужби експлуатант зобов'язаний погодити слоти, технічне, комерційне та інші види обслуговування в аеропортах запланованої посадки/вильоту повітряного судна. Державіаслужба, розглянувши заявку, за допомогою засобів зв'язку надсилає експлуатанту відповідний дозвіл на виконання міжнародних регулярних польотів (затверджений розклад руху) або відповідні зауваження на адресу, з якої надійшла заявка, не пізніше ніж за 20 календарних днів до початку запланованих польотів.

Експлуатант зобов'язаний планувати політ без зміни номера рейсу від аеропорту вильоту до аеропорту призначення. Експлуатанту забороняється планувати політ з тим самим номером рейсу протягом доби, якщо до складу номера рейсу входить 3-літерний код ІСАО експлуатанта, крім випадків перенесення польоту з поважних причин.

При плануванні польотів не допускається використання трилітерного коду ІСАО іншого експлуатанта, якщо експлуатант, що планує політ має власний трилітерний код ІСАО.

Дозвіл на виконання міжнародного польоту з вильотом/посадкою на території України надається за умови, що перший аеропорт (аеродром) посадки в Україні після перетинання державного кордону та останній аеропорт (аеродром) вильоту з України перед перетинанням державного кордону забезпечують здійснення митних, імміграційних, санітарних, карантинних (стосовно тварин і рослин) та інших процедур, передбачених законодавством.

Строк дії виданого експлуатанту дозволу на виконання польоту не перевищує 48 годин від часу запланованого вильоту. У разі виникнення змін або перенесення рейсу на наступну добу, заявник зобов'язаний своєчасно надіслати до Державіаслужби повідомлення про внесення змін до отриманого дозволу. Державіаслужба вносить зміни в раніше виданий дозвіл, інформує про це експлуатанта, Украероцентр, аеропорт вильоту або прибуття на території України [42].

Підставою для відмови у видачі дозволу є:

- надання неповної або некоректної інформації в заявці;
- належність аеропорту або країни до переліку країн та аеропортів, до яких тимчасово заборонено польоти українських експлуатантів;
- непогодження відповідальним за авіаційну безпеку підрозділом Державіаслужби додаткових заходів безпеки, які планує запровадити експлуатант для зниження ризиків до допустимих рівнів на підставі проведеної експлуатантом оцінки загроз та ризиків авіаційній безпеці для виконання польотів в країнах та аеропортах, до яких тимчасово обмежено польоти повітряних суден українських експлуатантів;
- порушення вимог нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України при виконанні міжнародних польотів, і невжиття відповідних заходів для їх недопущення;
- невідповідність терміну дії належних документів експлуатанта [43].

Державіаслужба також надає дозволи на виліт повітряного судна для перевезення товарів військового призначення та товарів подвійного використання із України та за межами України.

Розгляд заяви та прийняття рішення щодо надання дозволу на виліт повітряного судна для перевезення товарів військового призначення та товарів подвійного використання або відмови в його наданні здійснюються протягом 15 робочих днів з дати отримання Державіаслужбою повного комплекту документів.

Повітряні перевезення товарів військового призначення можуть здійснювати:

- українські та іноземні авіаперевізники, включені до відповідного переліку;

- українські авіаперевізники або іноземні авіаперевізники у разі, якщо за умовами зовнішньоекономічного договору (контракту) організація перевезень належить покупцю (чартерні рейси).

Для отримання дозволу на виліт повітряного судна для перевезення товарів військового призначення та товарів подвійного використання із України вантажовідправник подає до Державіаслужби заяву за підписом керівника.

У заяві має бути зазначена така інформація:

- місцезнаходження та номери контактних телефонів вантажовідправника;

- інформація про вантаж та умови його перевезення (назва та кількість вантажу, найменування та місцезнаходження вантажовідправника і вантажоодержувача);

- маршрут перевезення (аеропорти відправлення, призначення та технічних посадок);

- строки перевезення, найменування авіаперевізника, номер рейсу, тип повітряного судна (у разі виконання перевезень іноземними

авіаперевізниками заявник додатково надає інформацію про доцільність виконання такого перевезення іноземним авіаперевізником).

Підставами для відмови у наданні дозволу на виліт повітряного судна для перевезення товарів військового призначення та товарів подвійного використання є:

- виявлення Комісією недостовірної або неповної інформації у заяві на отримання дозволу;

- відсутність зазначеного у заяві на отримання дозволу на виліт повітряного судна для перевезення товарів військового призначення та товарів подвійного використання авіаперевізника у переліку українських та іноземних авіаперевізників;

- відсутність дозволу (висновку) Державної служби експортного контролю України на право здійснення міжнародної передачі товарів військового призначення чи товарів подвійного використання або дозволу Державної служби експортного контролю України на право здійснення експорту послуг з авіаперевезень товарів військового призначення [44].

2.3. Заборона та обмеження щодо використання повітряного простору України

Використання повітряного простору України або його окремої частини може бути частково або повністю обмежено уповноваженим органом з

питань цивільної авіації та органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху відповідно до порядку, визначеного Положенням про використання повітряного простору України.

Використання повітряного простору України може бути заборонено або обмежено Державіаслужбою та органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху відповідно до вимог вищезгаданого Положення.

У повітряному просторі України можуть установлюватися заборони або обмеження використання повітряного простору з метою забезпечення безпеки під час провадження відповідних видів діяльності з використання повітряного простору, що передбачає визначення частин повітряного простору, використання яких забороняється або обмежується відповідно до порядку та умов, визначених Державіаслужбою або органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України.

Установлення заборон або обмежень використання повітряного простору здійснюється за параметрами місця, часу та висоти з таким розрахунком, щоби звести до мінімуму їх вплив на діяльність інших користувачів повітряного простору із забезпеченням безпеки та необхідного об'єму повітряного простору для виконання відповідної діяльності з використання повітряного простору.

«Заборони використання повітряного простору впроваджуються шляхом установлення заборонених зон, які публікуються в документах аеронавігаційної інформації України.

Над атомними станціями, гідроелектростанціями, греблями, важливими державними об'єктами, природними заповідниками та над об'єктами або промисловими підприємствами підвищеної екологічної небезпеки заборонені зони встановлюються Державіаслужбою на підставі подання відповідних державних органів, підприємств, установ і організацій за погодженням з

Генеральним штабом ЗС України та Украерорухом» - зазначає Василенко В. А. [45].

У разі виникнення загрози щодо національної безпеки, суверенітету над повітряним простором України, територіальної цілісності України або під час збройного конфлікту, проведення спеціальних операцій, пов'язаних із збереженням територіальної цілісності України та конституційного ладу, заборонені зони розробляються Украероцентром за запитом Генерального штабу ЗС України та/або Служби безпеки України, погоджуються з ними та встановлюється Державіаслужбою.

Обмеження використання повітряного простору впроваджуються шляхом установлення зон обмеження польотів, небезпечних зон та резервування повітряного простору.

Діяльність, яка потребує встановлення обмежень використання повітряного простору, як правило, повинна виконуватись у спеціально встановлених зонах та за спеціально встановленими маршрутами, опублікованими в документах аеронавігаційної інформації та/або визначеними інструкціями з виконання польотів на аеродромах, інструкціями з використання повітряного простору на полігонах (військових стрільбищах) тощо. Розміри повітряного простору, в якому планується провадження діяльності, мають бути мінімально необхідними для забезпечення діяльності з урахуванням необхідних операційних вимог та безпечних інтервалів, що виключають можливість впливу на іншу діяльність у повітряному просторі поза встановленими обмеженнями використання повітряного простору.

Обмеження використання повітряного простору встановлюються Украероцентром або центром організації повітряного простору негайно на підставі отриманої інформації з метою забезпечення термінової діяльності з використання повітряного простору а також у разі виникнення стихійного лиха, катастроф, аварій, аварійних ситуацій та в інших випадках, що загрожують життю і здоров'ю людей.

Зони обмеження польотів, небезпечні зони на постійній основі встановлюються Державіаслужбою на підставі операційних вимог та за поданнями державних органів, підприємств, установ, організацій та користувачів повітряного простору, за погодженням з Украерорухом, Генеральним штабом ЗС України та публікуються у документах аеронавігаційної інформації України.

Резервування повітряного простору може здійснюватися для його виключного або специфічного використання користувачами повітряного простору, що подали заявку на використання повітряного простору цього повітряного простору. Зазначене резервування активується лише упродовж обмежених періодів часу, обумовлених початком фактичного провадження діяльності з використання повітряного простору та деактивується одразу після припинення цієї діяльності [46].

Резервування повітряного простору може бути двох видів: фіксоване відносно заданих ділянок земної (водної) поверхні або мобільне, що зміщується разом із переміщенням відповідної діяльності.

Фіксованим резервуванням повітряного простору забезпечуються польоти повітряного судна у межах спеціально встановлених зон, а також за спеціально встановленими маршрутами, визначеними інструкціями з виконання польотів на аеродромах. Спеціально встановлені зони та маршрути для виконання польотів згідно з інструкціями з виконання польотів на аеродромах публікуються в документах аеронавігаційної інформації.

Мобільним резервуванням повітряного простору забезпечуються польоти повітряного судна, які здійснюють перевезення вищих посадових осіб України та інші польоти за спеціально встановленими маршрутами, які не опубліковані в документах аеронавігаційної інформації або не визначені інструкціями з виконання польотів.

Резервуванням повітряного простору забезпечуються польоти повітряного судна з метою:

- перевезення вищих посадових осіб України, іноземних держав;
- перевірки бойової готовності авіаційних частин і чергових сил з протиповітряної оборони ЗС України;
- проведення військових навчань, повітряних парадів, демонстраційних польотів;
- виконання Україною міжнародних договорів;
- виконання польотів безпілотних повітряних суден;
- здійснення аерофотозйомки;
- виконання практичних пусків ракет, десантування (стрибків із парашутом, скидання вантажів);
- провадження термінової діяльності щодо перехоплення повітряних суден-порушників, перехоплення або супроводження нерозпізнаних цілей, проведення пошуково-рятувальних робіт тощо;
- запуску та посадки космічних об'єктів;
- виконання випробувальних, навчальних, тренувальних польотів виходячи з характеру та специфіки польотів, якщо вони несумісні із загальним повітряним рухом;
- польотів двох і більше стандартних груп повітряних суден;
- інших польотів за заявкою користувача повітряного простору або за рішенням Украероцентру [47].

Обмеження щодо використання повітряного простору України встановлюється з метою перехоплення повітряних суден-порушників, перехоплення або супроводження нерозпізнаних цілей, виконання авіаційних робіт з пошуку і рятування, запуску та посадки космічних об'єктів,

забезпечення польотів повітряних суден, що виконують рейси літер “А”, польотів безпілотних повітряних суден, навчань, повітряних парадів, показу нової авіатехніки, виконання випробувальних (дослідницьких) польотів, польотів на встановлення рекордів, практичних пусків ракет, стрільб, бомбометань і десантування, вибухових робіт, проведення перевірки бойової готовності авіаційних частин і чергових сил з протиповітряної оборони Збройних Сил і захисту об’єктів підвищеної небезпеки, провадження іншої діяльності, яка може створити загрозу безпеці польотів, а також над районами проведення масових заходів державного рівня [48].

Заборона на використання повітряного простору встановлюється на постійній основі. Обмеження щодо використання повітряного простору України встановлюються на постійній або тимчасовій основі.

За рішенням Украероцентру на запит керівника діяльності (заходу) дозволяється коригування розроблених обмежень повітряного простору за місцем (районом), часом і висотами (ешелонами), але не пізніше ніж за 1 добу до виконання цієї діяльності та за умови, що внесені зміни не впливають на безпеку та діяльність інших користувачів повітряного простору.

У разі отримання від різних користувачів двох або більше запитів на встановлення обмеження повітряного простору (заявок на використання повітряного простору), що збігаються за місцем, часом або висотою, Украероцентром приймається рішення щодо розподілу повітряного простору з урахуванням державних пріоритетів у використанні повітряного простору України та принципів гнучкого використання повітряного простору.

Центр організації повітряного простору вживає усіх заходів щодо оперативного інформування екіпажу повітряного судна про діяльність у небезпечній зоні.

Вельямінов Г. М. вказує, що «у разі отримання запиту (плану польоту) від екіпажу повітряного судна на перетинання небезпечної зони центр

організації повітряного простору повинен негайно інформувати користувача повітряного простору, що провадить діяльність у зазначеній зоні, щодо запиту екіпажу повітряного судна та отримати від нього рішення щодо припинення або продовження діяльності з використання повітряного простору. Орган обслуговування повітряного руху передає екіпажу повітряного судна зазначену інформацію з метою прийняття ним відповідного рішення» [49].

2.4. Контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України

Управління використанням (менеджмент) повітряного простору – діяльність із планування, основною метою якої є забезпечення

максимального використання доступного повітряного простору шляхом його динамічного розподілу за часом та в окремих випадках виділення частини повітряного простору для різних категорій користувачів з метою задоволення їх короткострокових потреб.

Управління використанням (менеджмент) повітряного простору України та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну, здійснюється за принципами гнучкого використання повітряного простору на трьох рівнях: стратегічному, передтактичному, тактичному.

Три рівні управління використанням (менеджменту) повітряного простору охоплюють завдання цивільно-військової координації.

Управління використанням (менеджмент) повітряного простору стратегічного рівня здійснюється Державіаслужбою України та Міністерством оборони України.

Управління використанням повітряного простору передтактичного та тактичного рівнів здійснюється Украероцентром та центрами організації повітряного руху в межах їх компетенції.

Управління використанням (менеджмент) повітряного простору передтактичного рівня передбачає заходи щодо планування, координації використання повітряного простору та щоденного розподілу повітряного простору між користувачами на тимчасовій основі відповідно до державних пріоритетів у використанні повітряного простору України, встановлених Повітряним кодексом України [50] .

Управління використанням (менеджмент) повітряного простору тактичного рівня передбачає заходи в день провадження діяльності щодо активації, деактивації та перерозподілу у реальному часі повітряного простору, запланованого для використання на передтактичному рівні. Тактичний рівень також передбачає процедури цивільно-військової

координації між відповідними органами обслуговування повітряного простору та відомчими органами управління повітряним рухом щодо вирішення можливих конфліктів під час обслуговування GAT та управління OAT.

«Контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України під час планування, координації та використання повітряного простору України, обслуговування та управління повітряним рухом у районах польотної інформації, диспетчерських районах та зонах і на маршрутах обслуговування повітряного руху здійснюється органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху.

Контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України під час охорони державного кордону України, управління польотами державних повітряних суден, контролю польотів повітряних суден та переміщення інших об'єктів, що перетинають державний кордон України або виконують польоти в межах зон з особливим режимом використання та у спеціальних зонах повітряного простору України, здійснюється підрозділами Повітряних Сил Збройних Сил України, правоохоронних органів та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України.

Підрозділами обслуговування повітряного руху державних органів, органів місцевого самоврядування контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України здійснюється під час обслуговування повітряного руху в зонах їхньої відповідальності» [51].

Порядок взаємодії органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, органів управління Повітряних Сил Збройних Сил України та інших органів, які здійснюють контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України, визначається Положенням про використання повітряного простору України.

До порушень порядку використання повітряного простору України належать:

- використання повітряного простору без подання заявок, отримання дозволу та/або умов його використання,
- недотримання умов використання повітряного простору України або плану польоту (відхилення від маршруту, заданого рівня польоту, зліт чи посадка повітряного судна з незапланованого (на незапланований) або закритий аеродром, постійний злітно-посадковий майданчик/вертодром тощо) без дозволу або погодження органу обслуговування повітряного руху (органу управління повітряним рухом), крім аварійних випадків;
- політ групи повітряних суден, кількість яких перевищує зазначену в заявці;
- порушення вимог щодо порядку перетинання державного кордону та виконання польоту в зоні з особливим режимом використання повітряного простору України;
- виконання без дозволу повітряного судна польоту в забороненій зоні або в зонах обмеження польотів та тимчасово зарезервованого повітряного простору України під час їх використання;
- політ повітряного судна, яке не відповідає на запит засобів радіолокаційної системи державного розпізнавання, крім повітряного судна, на яких апаратура радіолокаційної системи державного розпізнавання не передбачена або які повертаються з несправною апаратурою радіолокаційної системи державного розпізнавання з аеродромів, злітно-посадкових майданчиків/вертодромів, де ремонт такої апаратури неможливий;
- невиконання вимог до інформування органів контролю за дотриманням порядку використання повітряного простору України

про виконання польотів та провадження іншої діяльності з використання повітряного простору України.

Контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору здійснюється шляхом обміну інформацією та координації дій.

Взаємодія між органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, органами управління Повітряних Сил ЗС України та іншими органами з обслуговування та/або управління повітряного руху здійснюється відповідно до інструкцій щодо взаємодії.

Взаємодія має бути безпосередня з використанням оперативних засобів зв'язку та автоматизації, забезпечувати обмін достовірною та повною інформацією [52].

Під час проведення перевірки чергових сил із протиповітряної оборони та бойової готовності військових частин шляхом здійснення польотів повітряним судном в якості контрольних цілей для з'ясування повітряної обстановки у повітряному просторі органи управління Повітряних Сил ЗС України через органи обслуговування повітряного простору або відомчі органи управління повітряним рухом подають сигнал «Стріла», за яким повітряні судна, що виконують польоти як контрольні цілі, невідкладно вмикають відповідач (установлюють діючий код) системи державного розпізнавання. При цьому у випадку відмови (виявлення несправності) системи радіолокаційного розпізнавання екіпажі повітряних суден мають негайно доповісти органу обслуговування повітряного простору/відомчому органу управління повітряним рухом та діяти за його вказівками.

У виняткових випадках у разі виявлення в повітряному просторі нерозпізнаних цілей для з'ясування обстановки органи управління Повітряних Сил ЗС України через органи обслуговування повітряного простору або відомчі органи управління повітряним рухом подають сигнал «Килим», що означає вимогу невідкладної посадки або виведення з

відповідного району всіх повітряних суден, за винятком тих, що використовуються для припинення польотів повітряних суден-порушників, та повітряних суден, що виконують завдання в інтересах безпеки та оборони держави, з пошуку та рятування.

Порядок виведення повітряного судна у безпечні райони та на аеродроми/вертодроми злітно-посадкового майданчику, виділені для посадки, визначають у відповідних інструкціях щодо взаємодії.

У разі виникнення загрози безпеки польоту повітряного судна екіпажем повітряного судна подається сигнал «Лихо» [53].

Органи обслуговування повітряного простору, центри організації повітряного простору, відомчі органи управління повітряним рухом зобов'язані невідкладно інформувати відповідні органи управління Повітряних Сил ЗС України та Украероцентр, які за узгодженою схемою сповіщають штаб Антитерористичного центру при Службі безпеки України про:

- випадки загрози порушення або порушення повітряним судном державного кордону;
- появу у районі відповідальності повітряного судна нерозпізнаних цілей;
- повітряні судна, які подають сигнал «Лихо»;
- неприбуття повітряного судна у встановлений час до пунктів призначення, якщо його місцезнаходження невідоме;
- втрату радіозв'язку з повітряним судном;
- незаконне втручання у дії екіпажу, спроби захоплення або викрадення повітряного судна;
- повітряні судна, дії яких мають ознаки порушення порядку вткористання повітряного простору;

- виявлення повітряного судна, щодо яких є інформація про можливе використання їх для вчинення терористичного акту в повітряному просторі України.

Для вжиття заходів до повітряного судна, які порушують державний кордон, порядок використання повітряного простору та допускають інші порушення, а також до повітряного судна, які подають сигнал «Лихо», органи управління Повітряних Сил ЗС України інформують відповідні центри організації повітряного простору, органи обслуговування повітряного простору або відомчі органи управління повітряним рухом, під безпосереднім управлінням яких перебувають ці повітряні судна. У свою чергу відповідні центри організації повітряного простору, органи обслуговування повітряного простору, відомчі органи управління повітряним рухом передають зазначену інформацію Украероцентру та центрам організації повітряного простору.

«Інформування відповідних органів об'єднаної цивільно-військової системи та органів управління Повітряних Сил ЗС України, що здійснюють контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору, про виконання польотів повітряного судна, запуск (підйом) метеорологічних радіозондів, куль-пілотів та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску здійснюють:

- органи обслуговування повітряного простору - під час обслуговування повітряного простору у межах контрольованого повітряного простору ;

- відомчі органи управління повітряним рухом - під час управління повітряним рухом у спеціально визначених зонах, що перебувають під їх контролем;

- користувачі повітряного простору (експлуатанти) безпосередньо або через найближчий орган обслуговування повітряного простору - під час

виконання польотів поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного простору;

- фахівці пунктів запуску метеорологічних радіозондів, куль-пілотів та аеростатів» - Шепель А. О. [54].

Інформування відповідних органів управління Повітряних Сил ЗС України та органів об'єднаної цивільно-військової системи здійснюється не пізніше ніж:

1) за 30 хвилин до запланованого часу прибирання колодок (запуску/підйому) про:

- внесення змін в основні дані плану польоту (крім аеродрому вильоту, аеродрому призначення, пізнавального індексу повітряного судна);

- перенесення та знову призначений час запуску (підйому) метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску;

2) за 10 хвилин до запланованого часу початку провадження діяльності з використання повітряного простору про:

- розрахунковий час зльоту повітряного судна поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного простору;

- запуск (підйом) метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного простору;

- початок польотів у межах зон тимчасово-зарезервованого повітряного простору, зон обмежень польотів та небезпечних зон;

3) протягом 5 хвилин від фактичного часу настання події про:

- початок аеродромних польотів;
- виліт повітряного судна;
- запуск (підйом) метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску, крім тих, що здійснюються в єдині міжнародні скоординовані терміни;
- закінчення аеродромних польотів;
- закінчення польотів у межах зон тимчасово-зарезервованого повітряного простору, зон обмежень польотів та небезпечних зон;
- закінчення спостереження за метеорологічним радіозондом (куль-пілотом);
- посадку повітряного судна та аеростатів;
- перерву в аеродромних польотах, польотах у межах зон тимчасово-зарезервованого повітряного простору, зон обмежень польотів та небезпечних зон тривалістю понад 1 годину;

4) не пізніше ніж через 10 хвилин після розрахункового часу прибирання колодок (запуску/підйому) про:

- анулювання плану польоту або затримку повітряного судна;
- відміну запуску (підйому) метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску;

5) негайно про:

- виникнення аварійного стану з повітряним судном;
- авіаційну подію (катастрофу, аварію);
- серйозний інцидент або інцидент;
- надзвичайні події та пошкодження повітряного судна на землі;
- акти незаконного втручання;

- випадки, що мають ознаки порушення порядку використання повітряного простору України.

Користувачі повітряного простору інформують про виконання польотів поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного простору:

- органи об'єднаної цивільно-військової системи - у разі подання заявок на використання повітряного простору;

- органи управління Повітряних Сил ЗС України - у всіх випадках виконання польотів поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного простору України;

- відомчі органи управління повітряним рухом - у разі виконання польотів у межах ATCZ, ATCA [55].

Інформування органів Державної прикордонної служби України про провадження діяльності з використання повітряного простору поза межами контрольованого простору обслуговування повітряного простору у межах зони з особливим режимом використання повітряного простору, крім її частини, що межує із забороненою зоною, користувачі повітряного простору здійснюють безпосередньо за допомогою найзручнішого виду зв'язку.

Інформування здійснюється:

1) не пізніше ніж за 30 хвилин до вильоту - про виконання польотів повітряного судна з посадкою або вильотом поза аеродромами ;

2) не пізніше ніж за 10 хвилин до запланованого часу початку діяльності з використання повітряного простору про:

- початок аеродромних польотів;

- початок виконання польотів для проведення авіаційних робіт;

- виліт повітряного судна з аеродромів, постійних ЗПМ/вертодромів;

- запуск (підйом) метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та аеростатів з визначених постійних пунктів запуску;

3) не пізніше ніж через 5 хвилин від фактичного часу настання про:

- закінчення аеродромних польотів;
- закінчення спостереження за метеорологічним радіозондом (куль-пілотом);
- посадку повітряного судна та аеростатів [56].

Органи обслуговування повітряного простору завчасно (до входження повітряного судна у повітряний простір України) повідомляють органам управління Повітряних Сил ЗС України розрахунковий час перетинання повітряним судном державного кордону.

Користувачі повітряного простору, що проводять стрільби, пуски ракет, застосування вибухових засобів військового призначення, знешкодження боєприпасів шляхом їх підриву, вибухові роботи, роботи, пов'язані з активним впливом на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, а також провадять інші види діяльності, що можуть становити загрозу безпеці повітряного руху та інших об'єктів, повідомляють не пізніше ніж за 10 хвилин до запланованого часу про початок зазначеної діяльності, перенесення часу її провадження, скасування запланованої діяльності, а також протягом 5 хвилин про її закінчення:

- відповідні центри організації повітряного простору;
- відповідні органи обслуговування повітряного простору - у разі виконання зазначеної діяльності в межах ТМА, СТР, АFIZ;
- відповідні відомчі органи управління повітряним рухом - у разі виконання зазначеної діяльності в межах АТСZ, АТСА;
- органи управління Повітряних Сил ЗС України - у всіх випадках виконання зазначеної діяльності.

У разі з'ясування органами управління Повітряних Сил ЗС України повітряної обстановки та/або виявлення нерозпізнаних повітряних цілей органи обслуговування повітряного простору, відомчі органи управління повітряним рухом надають усю відому їм інформацію, що стосується використання повітряного простору відповідного району повітряного простору та/або повітряного судна [57].

III Розділ. Екологічна складова правового регулювання використання повітряного простору

3.1. Загальні положення щодо заходів охорони та використання повітряного простору

Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі дотримуватися встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів і вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів (емісії) забруднюючих речовин і зменшення рівня шуму, радіаційного та електромагнітного випромінювання.

Скидання з повітряних суден шкідливих для здоров'я людей та навколишнього природного середовища речовин, матеріалів та відходів забороняється, крім випадків аварійної ситуації та виконання авіаційних хімічних робіт. Винні особи в таких діях несуть відповідальність згідно із законом.

Максимальний допустимий рівень шуму під час експлуатації повітряного судна, емісії авіаційних двигунів та електромагнітного випромінювання об'єктів авіаційної діяльності не повинен перевищувати гранично допустимого рівня, встановленого авіаційними правилами України.

Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані відшкодувати громадянам шкоду, заподіяну їх здоров'ю та майну внаслідок авіаційної діяльності, відповідно до закону.

У разі якщо рівень шуму під час експлуатації цивільного повітряного судна перевищує встановлений гранично допустимий рівень шуму, уповноважений орган з питань цивільної авіації має право заборонити або обмежити польоти такого повітряного судна.

Обмеження та заборона встановлюються з урахуванням заходів, спрямованих на зменшення рівня шуму в аеропорту та поблизу нього на

основі збалансованого підходу до регулювання авіаційного шуму, включаючи:

1) технічне зниження рівня шуму від повітряних суден до значень, встановлених авіаційними правилами України;

2) просторове зонування території навколо аеропорту з урахуванням умов авіаційного шуму та інших несприятливих екологічних факторів (викидів забруднюючих речовин, електромагнітного випромінювання об'єктів авіаційної діяльності та ризику авіаційних подій), відповідне її планування і забудову;

3) запровадження експлуатаційних заходів під час зльоту і посадки повітряних суден, відповідну організацію повітряного руху з метою зменшення впливу авіаційного шуму та інших несприятливих екологічних факторів [58].

Фактичні витрати на заходи, спрямовані на зменшення та запобігання негативному впливу шуму та викидів забруднюючих речовин в аеропорту та на території поблизу нього, що визначаються авіаційними правилами України, здійснюються за рахунок плати (аеропортових зборів) за шум повітряного судна та емісію авіаційних двигунів з урахуванням рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації та відповідно до авіаційних правил України тільки в тих аеропортах, де існують проблеми, пов'язані з авіаційною діяльністю.

Ринкові заходи щодо обмеження або зменшення емісії, що впливає на глобальну зміну клімату, запроваджуються з урахуванням рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації та відповідно до законодавства України.

Задля забезпечення екологічної безпеки в цивільній авіації було затверджено Авіаційні правила « Вимоги до експлуатанта аеродрому щодо

просторового зонування території навколо аеропорту з умов впливу авіаційного шуму».

Ці Правила зазначають, що «систематичний контроль рівнів авіаційного шуму виконується за допомогою стаціонарних та пересувних СМАШ – систем моніторингу авіаційного шуму.

Необхідність встановлення систем моніторингу авіаційного шуму на приаеродромній території визначається експлуатантом аеропорту (аеродрому).

Організація стаціонарних СМАШ забезпечує:

- проведення регулярних вимірювань рівнів авіаційного шуму;
- запис звукових подій авіаційного шуму повітряних суден;
- постійне вимірювання рівнів фонового шуму;
- щорічну метрологічну перевірку;
- визначення та ідентифікацію типу повітряного судна, номер рейсу, найменування авіаційного перевізника, ешелон польоту, іншу інформацію щодо зльоту-посадки повітряного судна та створюваних шумових подій,
- ведення статистики порушень шумового режиму вздовж маршрутів руху повітряного судна, за часом доби, за типом повітряного судна, за рівнем впливу шуму для кожного вимірювального терміналу, за зонами впливу, за рівнем фонового шуму;
- отримання метеорологічної інформації;
- інформаційне сполучення з системою управління польотами» [59].

Дані моніторингу авіаційного шуму є інформаційною базою для узагальнення статистичної інформації про характеристики авіаційного шуму в аеропорту та на території поблизу нього, інформування населення, відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування про характеристики шуму, уточнення фактичних зон впливу авіаційного шуму на території поблизу аеропорту (аеродрому) для врахування перспективи розвитку населених пунктів.

Дані моніторингу включають таку інформацію:

- розташування пунктів контролю авіаційного шуму і допустимі значення авіаційного шуму;
- перелік типів повітряних суден, які перевищили встановлені в пунктах контролю допустимі значення ;
- еквівалентні рівні шуму, розраховані протягом різного періоду часу (день, ніч, доба, тиждень, місяць тощо) та загальну кількість зареєстрованих подій;
- статистичні дані про характеристики шуму, що створюється в місцях розташування пунктів контролю різними типами повітряних суден для різноманітних умов експлуатації з урахуванням діапазону зміни вимірних рівнів, середньостатистичних значень та порівняльної оцінки рівнів шуму.

«Для зниження шкідливого впливу авіаційного шуму використовуються засоби та заходи захисту від шуму. Існує чотири основних елементів збалансованого підходу, а саме:

1) зниження шуму в джерелі:

- введення в експлуатацію повітряних суден, сертифікованих на відповідність сучасним стандартам та нормативам;
- додержання вимог нормативів шумового навантаження під час проектування, будівництва, реконструкції, введення в дію та експлуатації об'єктів цивільної авіації;
- визначення та стягнення плати за посадку повітряного судна з урахуванням фактора шуму;
- упровадження систем інструментального контролю шуму;
- упровадження інформаційних та інструментальних систем моніторингу стану шумового навантаження на приаеродромній території аеропорту (аеродрому).

2) експлуатаційні заходи :

- використання доцільних маршрутів польоту, які характеризуються мінімальним шумовим навантаженням;
- використання доцільних злітних смуг;
- упровадження малошумних методик зльоту та зниження перед посадкою повітряних суден ;

3) експлуатаційні обмеження:

- обмеження процедур випробування авіаційних двигунів;
- обмеження або заборона експлуатації окремих типів повітряних суден;
- обмеження або заборона експлуатації повітряних суден у нічних час доби» [60].

Також Авіаційні правила встановлюють вимоги до експлуатантів повітряних суден цивільної авіації та уповноваженого органу з питань цивільної авіації щодо планування, моніторингу та звітності щорічної емісії діоксиду вуглецю (CO₂) повітряних суден під час виконання польотів.

Розрахунок емісії CO₂ здійснюється на основі споживання палива повітряним судном. Експлуатант повітряного судна здійснює моніторинг викидів (емісії) та документально оформлює споживання палива під час міжнародних польотів відповідно до застосованого методу моніторингу.

План моніторингу викидів (емісії) - документ, що описує порядок та спосіб дій експлуатанта повітряного судна, пов'язаних із здійсненням моніторингу емісії.

План містить інформацію про: експлуатанта повітряного судна; парк повітряних суден, дані про польоти та види палива, що використовуються; методи та способи розрахунку емісії від міжнародних польотів; управління даними, їх передання та контроль.

Експлуатант повітряного судна надає уповноваженому органу з питань цивільної авіації свій План протягом 3 місяців.

Звіт щодо обсягів викидів (емісії) (далі - Звіт) - документ, що демонструє обсяги емісії CO₂ експлуатанта повітряного судна за звітний період, що розраховувались відповідно до схваленого Плану.

Звіт містить інформацію про: експлуатанта повітряного судна; парк повітряних суден та види палива, що використовуються; загальну кількість міжнародних польотів та польотів за парами аеродромів; сумарну емісію CO₂ та емісію за парами аеродромів; обсяг використаного палива CEF (за наявності).

У разі неподання або подання з порушенням визначених Авіаційними правилами строків відповідних матеріалів уповноваженому органу з питань цивільної авіації до експлуатанта повітряного судна застосовуються в порядку, встановленому законодавством України, фінансові санкції у вигляді штрафу відповідно до Повітряного кодексу України [61].

3.2. Стандартизація та нормування в галузі охорони атмосферного повітря

Однією з умов регулювання діяльності, що може вплинути на атмосферне повітря, є визначення параметрів його використання.

Необхідно зазначити, що вимоги щодо встановлення нормативів у галузі охорони атмосферного повітря є похідними від визначеного ст. 50 ЗУ "Про охорону навколишнього природного середовища" поняття екологічної безпеки як стану навколишнього природного середовища, при якому забезпечується попередження погіршення екологічної обстановки та виникнення небезпеки для здоров'я людей. Таким чином, у самому законі підкреслюється його природоохоронний, а не природноресурсний характер.

Стандартизація та нормування є функцією державного управління в галузі охорони навколишнього природного середовища. Відповідно до ст. 31 Закону «Про охорону навколишнього природного середовища» екологічна стандартизація і нормування проводяться з метою встановлення комплексу обов'язкових норм, вимог, правил щодо охорони навколишнього природного середовища, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки.

Стандартизація і нормування в галузі охорони атмосферного повітря спрямовані на:

- о забезпечення безпечного навколишнього природного середовища та запобігання екологічним катастрофам;
- о реалізацію єдиної науково-технічної політики в галузі охорони атмосферного повітря;
- о встановлення єдиних вимог до обладнання і споруд щодо охорони атмосферного повітря від забруднення;
- о забезпечення безпеки господарських об'єктів і запобігання виникненню аварій та техногенних катастроф;
- о впровадження і використання сучасних екологічно безпечних технологій [62].

Стандартизацією є діяльність, що полягає в установленні положень для загального і багаторазового застосування щодо наявних чи можливих завдань з метою досягнення оптимального ступеня впорядкування у певній сфері .

Державні стандарти в галузі охорони навколишнього природного середовища є обов'язковими для виконання і визначають терміни і поняття, режим охорони і використання природних ресурсів, методи контролю за станом навколишнього природного середовища, вимоги щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, інші питання, пов'язані з охороною навколишнього природного середовища та використанням природних ресурсів.

Стандарти у галузі охорони атмосферного повітря розробляються і вводяться в дію Міністерством охорони навколишнього природного середовища України та Міністерством охорони здоров'я України у порядку, що визначається законодавством України .

На сьогодні система екологічної стандартизації містить такі види стандартів:

1. ГОСТИ — колишні державні стандарти СРСР, які визнано чинними на території України як міждержавні стандарти із збереженням аббревіатури «ГОСТ» (Угода СНД про проведення узгодженої політики в галузі стандартизації, метрології та сертифікації від 13 березня 1992 р. з Протоколами до неї від 3 листопада 1995 р. та 20 червня 2000 р.).
2. Державні стандарти України — ДСТУ. Система таких стандартів, у тому числі у сфері охорони довкілля, почала розвиватись в Україні з 1992 року.
3. Міжнародні стандарти, в першу чергу стандарти міжнародної організації з питань стандартизації (ISO). Протягом 90-х років ХХ сторіччя в Україні адаптовано (тобто надано юридичної сили державного стандарту України) групі стандартів ISO, якими регулюються питання екологічного менеджменту, екологічного аудиту, а також екологічного маркування.

4. Галузеві стандарти/технічні умови — стандарти, дія яких поширюється на підприємства (установи, організації), підпорядковані певному міністерству чи іншому центральному органу виконавчої влади, яким і затверджуються відповідні стандарти. Якщо дія стандартів поширюється на підприємства, що підпорядковані двом (кільком) центральним органам виконавчої влади, вони підлягають затвердженню всіма цими органами і набувають юридичної сили міжгалузевих стандартів.

5. Стандарти підприємства — нормативно-технічні документи, затверджені наказом керівника (органу управління) конкретного підприємства, на яке і поширюється їх дія [63].

Екологічні нормативи встановлюють гранично допустимі скиди та викиди у навколишнє природне середовище забруднюючих хімічних речовин, рівні допустимого шкідливого впливу на нього біологічних та фізичних факторів.

Нормативи гранично допустимих концентрацій забруднюючих речовин у навколишньому природному середовищі та рівні шкідливих біологічних та фізичних впливів на нього є єдиними для всієї території України.

У разі необхідності для курортних, лікувально-оздоровчих, рекреаційних та інших окремих районів можуть встановлюватися більш суворі нормативи гранично допустимих концентрацій забруднюючих речовин та інших шкідливих впливів на навколишнє природне середовище.

Екологічні нормативи розробляються і вводяться в дію центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони навколишнього природного середовища, та іншими уповноваженими на те державними органами відповідно до законодавства України.

У галузі охорони атмосферного повітря встановлюються:

- нормативи екологічної безпеки атмосферного повітря;

- нормативи гранично допустимих викидів забруднюючих речовин у атмосферне повітря і шкідливого впливу фізичних та біологічних факторів стаціонарними джерелами;
- граничні нормативи утворення забруднюючих речовин, які відводяться у атмосферне повітря при експлуатації технологічного та іншого обладнання, об'єктів і споруд;
- нормативи використання атмосферного повітря як сировини основного виробничого призначення;
- нормативи вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах пересувних джерел та шкідливого впливу їх фізичних факторів.

Нормативи екологічної безпеки атмосферного повітря - це група нормативів, дотримання яких запобігає виникненню небезпеки для здоров'я людини та стану навколишнього природного середовища від впливу шкідливих чинників атмосферного повітря.

Як зазначає Чижмар Ю. В., ці нормативи «встановлюються для оцінки стану забруднення атмосферного повітря у місцях постійного чи тимчасового перебування людей та включають:

- гранично допустимі концентрації забруднюючих речовин у атмосферному повітрі для людей і об'єктів навколишнього природного середовища;
- гранично допустимі рівні акустичного, іонізуючого, електромагнітного та іншого шкідливого біологічного та фізичного впливу на атмосферне повітря для людей і об'єктів навколишнього природного середовища» [64].

Під час розробки цих нормативів враховуються:

- ступінь впливу фізичних та біологічних факторів на населення, їхні гранично допустимі рівні, концентрації забруднюючих речовин, встановлені МОЗ;
- кліматичні умови;
- вразливість представників флори і фауни та місць їхнього поширення;

- вплив забруднення атмосферного повітря на історичні пам'ятки;
- техніко-економічне обґрунтування гранично допустимого рівня впливу фізичних та біологічних факторів і забруднення;
- можливість транскордонного перенесення забруднюючих речовин.

Нормативи гранично допустимих викидів забруднюючих речовин стаціонарних джерел - гранично допустимий викид забруднюючої речовини або суміші цих речовин, який визначається у місці його виходу з устаткування.

Нормативи гранично допустимих викидів забруднюючих речовин та їхньої сукупності, які містяться у складі пилогазоповітряних сумішей, що відводяться від окремих типів обладнання, споруд і надходять в атмосферне повітря від стаціонарних джерел, встановлюються з метою забезпечення дотримання нормативів екологічної безпеки атмосферного повітря з урахуванням економічної доцільності, технічного стану обладнання, рівня технологічних процесів, газоочисних установок.

Нормативи вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів пересувних джерел - гранично допустима кількість забруднюючої речовини у відпрацьованих газах пересувного джерела, що відводиться в атмосферне повітря.

Нормативи гранично допустимих викидів забруднюючих речовин у атмосферне повітря і гранично допустимих шкідливих впливів фізичних та біологічних факторів на нього встановлюються на рівні, при якому сумарні викиди забруднюючих речовин і шкідливий фізичний та біологічний вплив всіх джерел у даному районі, з урахуванням перспективи його розвитку, в період дії встановленого нормативу не призведуть до перевищення нормативів екологічної безпеки атмосферного повітря (за найбільш суворими нормативами).

Для різних технологічних процесів, технологічного та іншого обладнання, об'єктів і споруд залежно від часу розробки та введення в

дію технологій і обладнання, наявності наукових і технічних розробок, економічної доцільності встановлюються:

- нормативи граничних обсягів утворення забруднюючих речовин для окремих типів технологічного та іншого обладнання;
- вимоги щодо впровадження технологічних процесів в частині впливу на утворення забруднюючих речовин;
- регламенти використання та втрат сировини.

Для кожного типу пересувних джерел, що експлуатуються на території України, встановлюються нормативи вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та шкідливого впливу їх фізичних факторів, які розробляються з урахуванням наявності технічних рішень щодо зменшення утворення забруднюючих речовин, зниження рівнів шкідливого впливу фізичних факторів, очищення відпрацьованих газів та економічної доцільності [65].

3.3. Відповідальність за порушення законодавства в галузі охорони атмосферного повітря

Порушення законодавства України про охорону навколишнього природного середовища тягне за собою встановлену законодавством України дисциплінарну, адміністративну, цивільну і кримінальну відповідальність.

Відповідальність за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища несуть особи, винні у:

а) порушенні прав громадян на екологічно безпечне навколишнє природне середовище;

б) порушенні норм екологічної безпеки;

в) порушенні вимог законодавства про оцінку впливу на довкілля, у тому числі поданні завідомо неправдивого звіту з оцінки впливу на довкілля чи висновку з оцінки впливу на довкілля;

г) неврахуванні у встановленому порядку результатів оцінки впливу на довкілля та невиконанні екологічних умов, визначених у висновку з оцінки впливу на довкілля;

є) допущенні наднормативних, залпових і аварійних скидів і викидів забруднюючих речовин та інших шкідливих впливів на навколишнє природне середовище;

ж) перевищенні лімітів та порушенні інших вимог використання природних ресурсів;

з) самовільному спеціальному використанні природних ресурсів;

і) невжитті заходів щодо попередження та ліквідації екологічних наслідків аварій та іншого шкідливого впливу на навколишнє природне середовище;

ї) невиконанні розпоряджень органів, які здійснюють державний контроль у галузі охорони навколишнього природного середовища, та вчиненні опору їх представникам;

й) порушенні природоохоронних вимог при зберіганні, використанні, транспортуванні, захороненні, знешкодженні та хімічних засобів захисту рослин, мінеральних добрив, відходів і токсичних радіоактивних речовин;

к) невиконанні вимог охорони територій та об'єктів природно-заповідного фонду та інших територій, що підлягають особливій охороні, видів рослин і тварин, занесених до Червоної книги України;

л) відмові від надання своєчасної, достовірної та повної інформації про стан навколишнього природного середовища, а також про джерела забруднення, у приховуванні випадків аварійного забруднення навколишнього природного середовища або фальсифікації відомостей про стан екологічної обстановки чи захворюваності населення;

м) пониженні честі і гідності працівників, які здійснюють контроль в галузі охорони навколишнього природного середовища, посяганні на їх життя і здоров'я;

н) порушенні природоохоронних вимог під час провадження діяльності, пов'язаної з поводженням з генетично модифікованими організмами;

о) порушенні вимог законодавства України при здійсненні стратегічної екологічної оцінки. Підприємства, установи, організації та громадяни зобов'язані відшкодувати шкоду, заподіяну ними внаслідок порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища, в порядку та розмірах, встановлених законодавством України.

«Застосування заходів дисциплінарної, адміністративної або кримінальної відповідальності не звільняє винних від компенсації шкоди, заподіяної забрудненням навколишнього природного середовища та погіршенням якості природних ресурсів» - Сірант М. М. [66].

Незаконно добуті в природі ресурси та виготовлена з них продукція підлягають безоплатному вилученню, а зняття правопорушення - конфіскації.

Посадові особи та спеціалісти, винні в порушенні вимог щодо охорони навколишнього природного середовища та використання природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки за поданням центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, згідно з рішеннями їх органів управління позбавляються премій за основними результатами господарської діяльності повністю або частково [67].

Шкода, заподіяна внаслідок порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища, підлягає компенсації в повному обсязі.

Особи, яким завдано такої шкоди, мають право на відшкодування неодержаних прибутків за час, необхідний для відновлення здоров'я, якості навколишнього природного середовища, відтворення природних ресурсів до стану, придатного для використання за цільовим призначенням.

Особи, що володіють джерелами підвищеної екологічної небезпеки, зобов'язані компенсувати заподіяну шкоду громадянам та юридичним особам, якщо не доведуть, що шкода виникла внаслідок стихійних природних явищ чи навмисних дій потерпілих.

Кодекс України про адміністративні правопорушення у главі 7 Адміністративні правопорушення у сфері охорони природи, використання природних ресурсів, охорони культурної спадщини - передбачено відповідальність за такі порушення законодавства про охорону атмосферного повітря:

- «Викид забруднюючих речовин в атмосферне повітря без дозволу спеціально уповноваженого органу виконавчої влади або недодержання вимог, передбачених наданим дозволом, інші порушення порядку здійснення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря або перевищення технологічних нормативів допустимого викиду забруднюючих речовин та нормативів гранично допустимих викидів забруднюючих речовин стаціонарних джерел під час експлуатації технологічного устаткування, споруд і об'єктів (ст. 78 КУпАП);
- Порушення порядку здійснення діяльності, спрямованої на штучні зміни стану атмосфери і атмосферних явищ у господарських цілях (ст. 78-1 КУпАП);
- Введення в експлуатацію нових і реконструйованих підприємств, споруд та інших об'єктів, які не відповідають вимогам щодо охорони атмосферного повітря (ст. 79 КУпАП);
- Випуск в експлуатацію автомобілів, літаків, суден та інших пересувних засобів і установок, у яких вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах, а також рівень впливу фізичних факторів, здійснюваного ними під час роботи, перевищують установлені нормативи (ст. 80 КУпАП);
- Експлуатація громадянами автотранспортних та інших пересувних засобів і установок, у яких вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах, а також рівень впливу фізичних факторів, здійснюваного ними під час роботи, перевищують установлені нормативи (ст. 81 КУпАП).

Основними видами покарань за порушення законодавства про охорону атмосферного повітря виступають штрафи. Сума штрафів може диференціюватися залежно від статусу суб'єктів правопорушення (громадяни, посадові особи, громадяни - суб'єкти господарської діяльності)» [68].

Кримінальний кодекс України у розділі 8 « Злочини проти довкілля» передбачає кримінальну відповідальність за такі злочини:

- «порушення порядку здійснення оцінки впливу на довкілля, правил екологічної безпеки під час проектування, розміщення, будівництва, реконструкції, введення в експлуатацію, експлуатації та ліквідації підприємств, споруд, пересувних засобів та інших об'єктів, якщо це спричинило загибель людей, екологічне забруднення значних територій або інші тяжкі наслідки (ст. 236);
- ухилення від проведення або неналежне проведення на території, що зазнала забруднення небезпечними речовинами або випромінюванням, дезактиваційних чи інших відновлювальних заходів щодо ліквідації або усунення наслідків екологічного забруднення особою, на яку покладено такий обов'язок, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки (ст. 237);
- забруднення або інша зміна природних властивостей атмосферного повітря шкідливими для життя, здоров'я людей або для довкілля речовинами, відходами або іншими матеріалами промислового чи іншого виробництва внаслідок порушення спеціальних правил, якщо це створило небезпеку для життя, здоров'я людей чи для довкілля (ст. 241)» [69].

Висновки

Підводячи підсумок всьому сказаному і виходячи із завдань і цілей поставленими перед дипломною роботою можна зробити наступні висновки.

Повітряний простір — частина атмосфери, що знаходиться під контролем країни і розташована над її територією, включаючи її територіальні води, або, в більш загальному сенсі, будь-яка конкретна тривимірна частина атмосфери. Це не те ж саме що і аеропростір, який є загальним терміном для атмосфери Землі і космічного простору в його околицях. У повітряного простору також є кордони, визначені міжнародним правом.

Повітряний простір за межами територіальних обмежень будь-якої країни вважається міжнародним, за аналогією з "міжнародними водами" у морському законодавстві.

В основі сучасного повітряного права стоять такі основні принципи як: принцип виняткового і повного суверенітету держав над їх повітряним простором; принцип свободи польотів у відкритому повітряному просторі і принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації, які знайшли своє закріплення в джерелах міжнародного повітряного права. Значення перелічених принципів полягає в тому, що вони встановлюють правовий режим використання повітряного простору і безпосередньо регулюють діяльність міжнародної авіації в цілому.

Основним документом в галузі міжнародного повітряного права є Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, яка підтверджує дійсність принципу повного і виключного суверенітету держави над її повітряним простором, має на меті регулювання комплексу правовідносин між державами в галузі міжнародної цивільної авіації в частині здійснення регулярних і нерегулярних польотів, реєстрації та національної приналежності повітряних судів, вимог до їх екіпажам і т.д.

Серйозний внесок у розвиток міжнародного повітряного права надають прийняті ІКАО додатки до Чиказької конвенції, присвячені забезпеченню техніко-експлуатаційної та екологічної безпеки, що містять правила польотів по міжнародних повітряних трасах, а також регламентують умови визнання придатності повітряних суден до польотів, методи управління повітряним рухом, створення аеронавігаційних карт, ведення бортових документів та ін.

Юридичний статус державного повітряного простору полягає в тому, що він знаходиться під суверенітетом держави, тобто в його межах діє виняткова юрисдикція певної держави. Держава самостійно і вільно встановлює його правовий режим з урахуванням своїх міжнародних зобов'язань, що випливають із підписаних нею міжнародних договорів або інших джерел міжнародних зобов'язань.

Юридичний же статус міжнародного повітряного простору полягає в його непідпорядкованості суверенітету певної держави, тобто у відсутності в його просторових межах виняткової юрисдикції будь-якої держави. Цей простір вільний для досліджень і використовується в мирних цілях усіма громадянами, будь-якими фізичними і юридичними особами, але з урахуванням міжнародних зобов'язань держав.

Тому в основі регулювання міжнародних польотів лежать два основні принципи: а) принцип повного і виняткового суверенітету держави над повітряним простором над його територією; б) принцип нерозповсюдження

суверенітету держави на повітряний простір, розташований над недержавною, міжнародною територією.

Відповідно, правовий режим повітряного простору держави встановлюється її внутрішнім правом з урахуванням міжнародних зобов'язань держави відповідно до загальних (універсальних), двосторонніх або багатосторонніх угод, учасницею яких вона є, а іноді відповідно до односторонніх юридичних актів держави, визнаних іншими державами, яких вони стосуються. Правовий режим недержавного, міжнародного повітряного простору устанавлюється винятково міжнародним правом. У його основі свобода польотів над такими просторами, підтверджена, зокрема, Конвенцією ООН з морського права 1982 року і здійснювана відповідно до умов цієї Конвенції й інших норм міжнародного права.

Органи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху забезпечують планування та координацію використання повітряного простору за принципами гнучкого використання повітряного простору з урахуванням державних пріоритетів використання повітряного простору.

Користувач повітряного простору зобов'язаний інформувати органи контролю за дотриманням порядку використання повітряного простору України про початок, закінчення, скасування або перенесення діяльності з використання повітряного простору.

Дозвіл на використання повітряного простору України та умови його використання надаються органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху на підставі заявки на використання повітряного простору.

Установлення заборон або обмежень використання повітряного простору здійснюється за параметрами місця, висоти та часу з таким розрахунком, щоби звести до мінімуму їх вплив на діяльність інших користувачів повітряного простору із забезпеченням безпеки та необхідного об'єму

повітряного простору для виконання відповідної діяльності з використання повітряного простору.

Контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України під час планування, використання та координації повітряного простору України, управління та обслуговування повітряним рухом у районах польотної інформації, диспетчерських районах та зонах і на маршрутах обслуговування повітряного руху здійснюється органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху.

Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі дотримуватися встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів і вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів (емісії) забруднюючих речовин і зменшення рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання.

Державні стандарти в галузі охорони навколишнього природного середовища є обов'язковими для виконання і визначають поняття і терміни, методи контролю за станом навколишнього природного середовища режим використання й охорони природних ресурсів, вимоги щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, інші питання, пов'язані з охороною навколишнього природного середовища та використанням природних ресурсів.

Екологічні нормативи встановлюють гранично допустимі викиди та скиди у навколишнє природне середовище забруднюючих хімічних речовин, рівні допустимого шкідливого впливу на нього фізичних та біологічних факторів.

Порушення законодавства України про охорону навколишнього природного середовища тягне за собою встановлену цим Законом та іншим законодавством України дисциплінарну, адміністративну, цивільну і кримінальну відповідальність.

Список використаної літератури

1. Бордунов В. Д. Міжнародне повітряне право: навч. посіб. Москва: Наукова книга, 2006. 464 с.
2. Семчук Н. О., Хоцяновська Н. Ф. Багаж при авіаперевезеннях як предмет злочину: комплексна характеристика // *Юридичний вісник*, 2019. № 50. с. 5
3. Пронюк Н. В. Сучасне міжнародне право : навч. посіб. Київ. : КНТ, 2010. 344 с.
4. Степанюк А. А. Міжнародне приватне право : підручник. Харків : Кроссруд, 2008. 696 с.
5. Тимченко Л. Д., Кононенко В. П. Міжнародне право : підручник. Київ : Знання, 2012. 631 с.
6. Тодоров І. Я., Суботін В. Н. Міжнародне публічне право: навч. посіб. Київ: Знання, 2005. 414 с.
7. Агамиров Н. І. Міжнародні інститути в контексті права міжнародної відповідальності // *Сучасне право*. 2012. № 4. С. 148–151.
8. Антонович М. Відповідальність держави та особи в міжнародному праві // *Український Часопис Міжнародного Права*. 2002. № 2. С. 21–28.

9. Блажевич Ю. Деякі аспекти історичного розвитку інституту відповідальності за міжнародні правопорушення // *Підприємництво, господарство і право*. 2002. № 5. С. 59–62.
10. Міжнародне право. Основні галузі: підручник / за ред. В.Г. Буткевича.- Київ: Либідь, 2004. 816 с.
11. Анцелевич Г.О. Міжнародне публічне право: підручник / за заг. ред. Анцелевича Г.О. Київ: Алерта, 2005. 424 с.
12. Льовін А. М., Чорнобай Д. В. Відповідальність за правомірну діяльність в європейському міжнародному праві // *Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Міжнародні відносини*. 2012. Вип. 38/39. С. 116–118.
13. Мохончук С. М. Міжнародна регламентація відповідальності за злочини проти миру та безпеки людства // *Юрист України*, 2012. № 1/2. С. 76–81.
14. Антологія української юридичної думки: в 10 т. Т.8. Міжнародне право / за заг. ред. Ю.С. Шемшученка. Київ : Юридична книга, 2004. 568 с.
15. Наказ N 897/703 від 28.11.2005 «Про затвердження Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1572-05> (дата звернення: 15.11.2019)
16. Наказ № 100 від 23.02.2016 «Про затвердження Правил штурманського забезпечення польотів державної авіації України» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0418-16> (дата звернення: 16.11.2019)
17. Новікова Т. В. Міжнародна відповідальність за екологічні збитки // *Екологія і кримінальне право: пошук гармонії*: матеріали Міжнародної наук.-практ. конф., Краснодар, 2011. с. 212–217.
18. Конституція України : чинне законодавство зі змінами та доповненнями станом на 5 січня 2020 року: (офіц. текст). Київ: ПАЛИВОДА А. В., 2020. 115 с.

19. Закон України «Про державний кордон України» від 04.11.1991 р.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12> (дата звернення: 21.12.2019)
20. Чехович Т. Передумови та підстави виникнення міжнародно-правової відповідальності // *Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Юридичні науки*. 2010. Вип. 84. с. 31–35.
21. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень або Варшавська конвенція 1929 р URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181 (дата звернення: 25.12.2019)
22. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію або Чиказька конвенція 1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (дата звернення: 25.12.2019)
23. Лукашук І. І. Концепція права міжнародної // *Держава і право*, 2003. № 4. С. 79–87.
24. Конвенція про визнання прав на повітряне судно або Женевська конвенція 1948 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_159 (дата звернення: 26.12.2019)
25. Токійська конвенція 1963 р. «Конвенція про злочини і деякі інші акти на борту повітряного судна» URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_244 (дата звернення: 28.12.2019)
26. Гаазька конвенція 1970 р. «Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден» URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_167 (дата звернення: 28.12.2019)
27. Монреальська конвенція 1971 року «Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації» URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_165 (дата звернення: 28.12.2019)

28. Договір з відкритого неба 1992 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_316 (дата звернення: 29.12.2019)
29. Малишева Ю. В. Розвиток інституту санкцій у сучасному міжнародному праві // *Публічне право*. 2012. № 2. С. 170–176.
30. Повітряний кодекс України : чинне законодавство зі змінами та доповненнями станом на 1 вересня 2019 року: (офіц. текст). Київ: ПАЛИВОДА А. В., 2019. 115 с.
31. Закон України « Про державний кордон України» від 04.11.1991 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12> (дата звернення: 30.12.2019)
32. Закон України « Про транспорт» від 10.11.1994 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 04.01.2020)
33. Жуковська Я. М. Відповідальність міжнародних організацій за порушення міжнародно-правових зобов'язань: сучасний стан // *Часопис Київського університету права*, 2013. № 2. С. 356–360.
34. Зовнішня політика України в умовах глобалізації: Анотована історична хроніка міжнародних відносин (1991-2003) / відп. ред. С.В. Відяньський. Київ: Генеза, 2004. 616 с.
35. Грек Т. Б. Відповідальність за корупцію в світлі міжнародно-правових актів // *Адвокат*, 2011. № 4. С. 39–42.
36. Гусар О. А. Культура безпеки в сфері цивільної авіації: адміністративно-правовий аспект // *Юридичний вісник*, 2019. № 51. с. 14
37. Зелена О. В. Актуальні питання щодо визначення поняття міжнародної відповідальності // *Проблеми пенітенціарної теорії і практики*. – Київ, 2003. Вип. 8. С. 259–265.
38. Гіждіван Л. Про загальні питання міжнародної відповідальності за екологічну шкоду // *Право України*, 2010. № 7. С. 164–168.

39. Коваленко С. О. Місце інституту відповідальності міжнародних організацій у міжнародно-правовій практиці та національному праві держав // *Держава і право. Юридичні і політичні науки*. Київ, 2008. Вип. 41. с. 607–611.
40. Козачок І. Я. Перспектива розвитку авіації, як одного з елементів національної безпеки України на шляху вступу до НАТО // *Юридичний вісник*, 2016. № 41. с. 6
41. Блажевич Ю. Концепції поділу відповідальності держав: міжнародно-правовий аспект // *Підприємництво, господарство і право*, 2003. № 2. С. 105–108.
42. Кожеуров Я. С. Диференціація міжнародної відповідальності // *Юридичний журнал*, 2013. № 3. С. 31–37.
43. Лукашук І. І. Право міжнародної відповідальності // *Антологія української юридичної думки*. – Київ, 2005. Т. 10 : Юридична наука незалежної України. с. 860–883.
44. Синенко С. В. Специфікація трудової функції працівників авіаційного транспорту // *Юридичний вісник*, 2016. № 40. с. 8
45. Василенко В. А. Відповідальність і санкції у сучасному міжнародному праві // *Антологія української юридичної думки*. Київ, 2005. Т. 10 : Юридична наука незалежної України. с. 887–892.
46. Хатаї Севіндік огли Гатамов Право на сприятливе навколишнє середовище // *Юридичний вісник*, 2019. № 51. с. 16
47. Закон України « "Про охорону навколишнього природного середовища" від 26.06.1991 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12> (дата звернення: 05.01.2020)
48. Блажевич Ю. Міжнародно-правові примусові заходи як особливий засіб реалізації відповідальності держав: теоретичні проблеми, особливості, перспективи й тенденції застосування // *Юридична Україна*, 2006. № 2. с. 99–101.

49. Вельямінов Г. М. Відповідальність держав // *Держава і право*, 2012. № 7. с. 59–71.
50. Гіждіван Л. Про загальні питання міжнародної відповідальності за екологічну шкоду // *Право України*, 2010. № 7. С. 164–168.
51. Кримінальний кодекс України : чинне законодавство зі змінами та доповненнями станом на 1 грудня 2019 року: (офіц.текст). Київ: ПАЛИВОДА А. В., 2019. 115 с.
52. Денисов В. Н. Абсолютна відповідальність у міжнародному праві (тенденції розвитку) // *Держава і право у світлі сучасної юридичної думки* : зб. наук. пр. на пошану акад. Ю. С. Шемшученка. До 75-річчя від дня народж. Київ, 2010. с. 426–435.
53. Ярмак В.Х. Міжнародне гуманітарне право, що засто вується в період збройних конфліктів та імплементація йс Україною: Автореф. дис. юрид. наук: 12.00.11 / Національ юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. - Харків, 2003. с.19
54. Дмитрієв А.І., Шепель А.О. Деякі проблеми еволюції міжнародного права // *Часопис Київського університету права*, 2003. № 2. с. 59-64..
55. Баймуратов М.О. Міжнародне право. Харків: Одиссей, 2002. 672 с.
56. Гусар О. А. Діяльність суб'єктів владних повноважень у сфері забезпечення безпеки авіації // *Юридичний вісник*, 2017. № 43. с. 10
57. Шаповалова О.І. Сутність та типологія норм у міжнародних відносинах: аналіз з позицій концепції нормативної сили // *Вісник Національного технічного університету України "Київський політехнічний інститут". Політологія. Соціологія. Право*, 2013. № 2. с. 28-35.
58. Тимченко Л.Д. Міжнародне право : підручник. Київ : Знання, 2012. 631с.
59. Наказ № 381 від 03.05.2019 р. « Про затвердження Авіаційних правил України Вимоги до експлуатанта аеродрому щодо просторового зонування території навколо аеропорту з умов впливу авіаційного

- шуму» URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/re33432?an=1> (дата звернення: 10.01.2020)
60. Наказ № 1239 від 26.11.2018 р. Про затвердження Авіаційних правил України « Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» URL <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19> (15.01.2020)
61. Українська революція гідності, агресія РФ і міжнародне право : [монографія] / Укр. асоц. міжнар. права . Київ : К.І.С, 2014. 1013 с.
62. Лукашук І. І. Міжнародне право. Загальна частина: підручник. Москва: Волтерс Клувер, 2005. 415 с.
63. Перепьолкін С.М. Міжнародне право : словник-довідник / за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. Сироїд Т. Л. Харків : Юрайт, 2014. 403 с.
64. Чижмар Ю.В. Національне та міжнародне право: теоретико-правові проблеми : монографія. Харків : Діса плюс, 2015. 472 с.
65. Міжнародне публічне право : підручник / за ред. проф. В. М. Репецького. Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка, Ф-т міжнар. відносин. 2-е вид., стер. Київ: Знання, 2012. 437 с.
66. Сірант М.М. Міжнародне публічне право. Схеми та дефініції : навч. посіб. Нац. ун-т "Львів. політехніка". Кам'янець-Подільський : Медобори, 2013. 215 с.
67. Філатов В.В. Імплементация міжнародних норм як основний засіб удосконалення національного законодавства // *Право і суспільство*, 2013. № 6.2. с. 392-395.
68. Кодекс України про адміністративні правопорушення: чинне законодавство зі змінами та доповненнями станом на 30 жовтня 2019 року: (офіц. текст). Київ: ПАЛИВОДА А. В., 2019. 104 с.
69. Кримінальний кодекс України : чинне законодавство зі змінами та доповненнями станом на 1 грудня 2019 року: (офіц. текст). Київ: ПАЛИВОДА А. В., 2019. 115 с.

