

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія аеронавігації

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

навчальної дисципліни

«Нормативно-правова і спеціальна підготовка пілотів до польотів на МПЛ:

повітряне законодавство»

обов'язкових компонент

освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Аеронавігація

За темою № 3 – Основи міжнародного повітряного права

Харків 2021

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 23.09.2021 № 8

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 22.09.2021 № 2

ПОГОДЖЕНО

Секцією Науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 22.09.2021 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації, протокол від
10.09.2021 р. № 2

Розробник:

1. Викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст Михайлюк В.О.

Рецензенти:

1. Професор кафедри аеронавігаційних систем факультету аеронавігації, електроніки та телекомунікацій, д.т.н., доцент Шмельова Т.Ф.
2. Викладач циклової комісії аеронавігації, к.т.н., с.н.с, викладач-методист Тягній В.Г.

План лекцій:

1. Термін "Повітряне право".
2. Сфера дії Міжнародного повітряного права.
3. Міжнародне публічне і приватне право.
4. Національне право.
5. Комерційне право і "свободи повітря".
6. Основні принципи міжнародного повітряного права.
7. Міжнародний політ.
8. Види міжнародних польотів.
9. Обов'язки держав при користуванні свободою польотів над відкритим морем.
10. Обов'язки держав, ПС яких виконують міжнародні польоти

Рекомендована література (основна, допоміжна), інформаційні ресурси в Інтернеті

Основна література

1. Загальні правила польотів у повітряному просторі України від.06.02.2017 №66/73
2. Постанова Верховної Ради. Повітряний кодекс України. Керівний. Київ, 2014.
3. Положення про систему управління БП на авіаційному транспорті. Наказ № 895. Київ, Державіаслужба, 2006.
4. А.П.Мовчан. Міжнародне повітряне право. Наука, 1980
5. В.Н.Дежкін. Основні проблеми сучасного повітряного права. М., "В.Т.", 1988
6. В.Д.Бордунов. Правове регулювання міжнародних польотів цивільних ПС.
7. Повітряне право України: навчальний посібник/ за заг.ред. д-ра ю.н. В.В. Костицького. – Дрогобич: Коло, 2011.- 552 с.
8. Ю. С. Скороход. Міжнародна організація цивільної авіації // Українська дипломатична енциклопедія: У 2-х т./Редкол.:Л. В. Губерський (голова) та ін. — К.:Знання України, 2004 — Т.2 — 812с. ISBN 966-316-045-4

Додаткова література:

9. Керівництво з розслідуванням АП та інцидентів. Дос9756-А №965. Монреаль, 2000.
10. Правила розслідування АП з цивільними ПС в Україні. Київ, Державіаслужба, 2005.
11. Керівництво з запобіганням АП. Дос 9433-А №923. Монреаль, ІКАО, 1987.
12. КЛЕ Мі-8МТВ. МГА, 1996
13. Я.М. Балаховський. Словар міжнародного повітряного права. Наука, 1988
14. Виробництво польотів ПС ДОС 8168. Правила. ІКАО, 1993
15. Правила польотів та ОВД ДОС 4444. Правила., ІКАО, 1993
16. Опришко В. Ф. Міжнародне економічне право: підручн. / В. Ф. Опришко. — 2-ге вид., перер. і допов. — К. : КНЕУ, 2003. — 311 с.
17. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 « Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / І. О. Безлюдько. — К., 2005. — 20 с.
18. Черкес М.Ю. Міжнародне право: Підручник, [Текст] Київ, 2000.- 275с.
19. Герасимов Р.О. Природа і статус регламентів Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО у міжнародному праві [Текст] // Науковий вісник Чернівецького уні-верситету: Збірник наукових праць. Серія: правознавство. Випуск 348 (2006) – Чернівці: Рута. - 2006. Ї С. 59-64.

Інформаційні ресурси в Інтернеті:

20. Режим доступу: <http://aerolan.com.ua/publ/35-1-0-55>
21. Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2
22. Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/>
23. Режим доступу: http://uksatse.ua/doc/ans_list_10_2018_uk.pdf

1. Термін "Повітряне право"

Міжнародне повітряне право (МВП) - галузь міжнародного права і являє собою систему правових норм, що регулюють відносини між суб'єктами міжнародного права (державами, міжнародними організаціями, націями) у зв'язку з використанням повітряного простору з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень і забезпечення їхньої безпеки.

У своєму розвитку МВП пройшло три етапи.

Перший - етап становлення з часу появи повітряних куль і дирижаблів і почала міжнародних польотів до прийняття Паризької конвенції 1919 р.

Другий - від Паризької конвенції 1919 р. до прийняття Чиказької конвенції 1944 р.

Третій - від Чиказької конвенції 1944 р. до кінця 70-х років. Перший етап характеризується виникненням специфічних міждержавних відносин пов'язаних з використанням ВП для цілей польотів ПС; становленням і утвердженням принципу поваги повного і виняткового суверенітету держав у ВП, розташованому над сухопутною і водною територіями.

Другий етап визначається розвитком міжнародних взаємних повідомлень і міжнародних польотів у комерційних та інших цілях.

Третій етап пов'язаний з бурхливим розвитком міжнародних повітряних повідомлень та інших видів використання ВП під впливом науково-технічного прогресу.

2. Сфера дії міжнародного повітряного права.

Дія повітряного міжнародного права не поширюється на відносини, що виникають у зв'язку з польотами космічних об'єктів через повітряний простір при запусках і посадках. Не регулюються МВП польоти державних ВС тобто ВС перебувають на військову, поліцейську і митній службі.

3. Публічне і приватне міжнародне повітряне право.

Міжнародне повітряне право певною мірою є і "публічним" і "частим".

Особливості міжнародного публічного права:

- суб'єктами міжнародного права є держави;
- немає єдиного законодавця. Правові норми створюються учасниками міжнародних відносин шляхом угоди (у формі договору або звичаю);
- немає централізованого апарату примусу.

Приватне міжнародне повітряне право регулює всі майнові відносини юридичних осіб і громадян як суб'єктів цивільного права, якщо ці відносини виникають у міжнародному житті. Воно не регулює відносини, нехай навіть майнового характеру, що виникають між державами як суб'єктами міжнародного права. Міжнародне приватне право є частиною національних систем права різних держав. Це право виникло як необхідність врегулювання цивільно-правових відносин з міжнародним або ж іноземним елементом, тобто коли стороною в такому відношенні є іноземець (громадянин, фірма). Цивільне правовідносини з іноземним елементом завжди породжує основне питання – закон якої держави має бути застосовано: закон країни суду, де розглядається справа, або ж іноземний закон, до іншої держави, до якого належить в даному випадку іноземний елемент. Відповідь на це питання дає колізійна норма, яка вказує, який закон підлягає застосуванню до цього цивільно-правовому відношенні. Колізійна норма найбільш складна з юридично-технічного боку частина міжнародного приватного права.

В даний час діє ряд конвенцій з питань МЧВП, зокрема:

- Варшавська конвенція 1929 р. про уніфікацію правил міжнародних перевезень;
- про міжнародне визнання прав на ПС;
- про відшкодування шкоди, заподіяної іноземним повітряним судном третім особам на поверхні ;
- Гаазький протокол 1955 р. який доповнив Варшавську конвенцію 1929 р. про суму компенсації при нанесенні збитку пасажиру.

4 Національне повітряне право.

Повітряне національне право - це частина національної системи права, що регулює відносини між суб'єктами (державними органами, юридичними та фізичними особами) з приводу використання повітряного простору для цілей повітряних сполучень і авіаційних робіт, а також їх відношення в цій сфері з іноземними суб'єктами права і правове положення останніх у межах території даної держави. Національне повітряне право складається з норм державного права, цивільного права, адміністративного права, кримінального права.

Його основу становить повітряне законодавство, провідним елементом якого, як правило, є повітряні кодекси. У систему повітряного права також входять нормативні документи, затверджені Кабінетом Міністрів, наприклад "Положення про використання повітряного простору України". У зазначену систему повітряного права входять також підзаконні акти приймаються

Департаментом повітряного транспорту (настанови з виконання польотів в цивільній авіації, правил перевезень на внутрішніх і міжнародних повітряних лініях, настанова з аеродромного обслуговування і т. д.). У деяких державах немає повітряного єдиного законодавства, і воно представлено декількома спеціальними документами з аеронавігації, комерційних питань діяльності повітряного транспорту, боротьби з викраденням ВС, пошуку та рятування ПС (наприклад, в Австралії, Великобританії, Канаді).

5. Основні принципи міжнародного повітряного права.

1. Принцип повного і виняткового суверенітету держави над ВП у межах його території.

Цей принцип є складовою частиною державного суверенітету, що означає верховенство державної влади на всій своїй території і незалежність у міжнародних відносинах, тобто державі належить вся повнота влади, яка є вищою верховної і виключає можливість здійснення будь-якої іншої публічної влади у межах території держави.

Володіючи суверенітетом над своїм ВП держава має ряд прав:

- права, що відносяться до регулювання повітряних пересувань у межах території держави;
- права, що відносяться до регулювання комерційної діяльності авіакомпаній;
- права, що відносяться до здійснення адміністративної, цивільної, кримінальної та іншої юрисдикції держави по відношенню до ЗС та їхнім екіпажам і перебувають на цих судах пасажирів, вантажів, багажу та пошти.

2. Принцип свободи відкритого повітряного простору. ОВП - це повітряний простір, що знаходиться за межами дії державного суверенітету (над відкритим морем і Антарктикою). Відкрите море і ВП над ним знаходяться в загальному користуванні всіх держав. Суверенітет прибережних держав на них не поширюється. Жодна держава не має права претендувати на підпорядкування собі частині ВП відкритого моря.

Всі держави щодо ВП над відкритим морем мають право:

- безперешкодно здійснювати польоти цивільних та державних ПС;
- здійснювати юрисдикцію над своїми ВС;
- застосовувати РТС для контролю та управління польотами;
- спостерігати з ВС за обстановкою на морі в інтересах військових, науково-дослідних, промислових і торгових судів;
- переслідувати іноземне торгове судно у відкритому морі за порушення законів і правил прибережної держави;

- залучати ВС для боротьби з піратством і з работоргівлею. При користуванні свободою польотів над відкритим морем держави зобов'язані:
- дотримуватися правила польотів, рекомендовані ІКАО;
- не проводити випробувань ядерної зброї та запобігати забруднення ВП;
- надавати допомогу потерпілим лиха морським і повітряним суднам;
- не допускати польотів ПС без державно реєстраційних та розпізнавальних знаків;
- утримуватися від загрози силою або її застосування;
- запобігати інцидентам у ВП.

Невід'ємною частиною свободи польотів над відкритим морем є свобода польотів ПС над міжнародними протоками (Ла-Манш, ПА-де-Кале, Гібралтарську та ін).

При польотах над Антарктикою як материком так і над морським простором південніше 60-ї паралелі ю.ш. при польотах цивільних ПС застосовуються правила польотів, встановлені ІКАО (Договір про Антарктику 1959 р).

3. Принцип забезпечення безпеки польотів, що містять "іноземний елемент". Під "іноземним елементом" маються на увазі, що літальний апарат, безпека якого є об'єктом правової охорони, що належить іншій державі, ніж органи ОВС, дії яких можуть впливати на безпеку польоту даного літального апарата.

При цьому обумовлюється, що безпека польоту літального апарата забезпечується лише в тому разі, якщо його дії не суперечать міжнародному праву, не загрожують життєво важливим інтересам держави, іншої ніж держава реєстрації ЛА.

6. Міжурядові угоди про повітряне сполучення.

Практичне здійснення міжнародних повітряних повідомлень відбувається в основному у відповідності з двосторонніми міжурядовими угодами про повітряне сполучення або спеціальними дозволами на разові польоти або серію польотів.

Всі угоди мають спільні риси за формою і змістом. Зазвичай угода складається з 15-20 статей містять наступні положення:

1. Визначення - обов'язкові тлумачення основних термінів.
2. Права призначених авіапідприємств - перераховуються "свободи повітря".

3. Тарифи - визначаються принципи побудови тарифів на "розумних умовах".

4. Митні збори перераховуються ЗС, їх обладнання ПММ, і т. п., звільнені від митних зборів.

5. Застосування закону - викладаються закони та правила однієї із сторін котрі домовляються, які повинні дотримуватися іншою стороною.

6. Авіаційні події - договірна сторона, на чий території сталася АП повинна негайно повідомити іншу сторону про подію і прийняти всі заходи з охорони, розслідування та надання допомоги пасажирів і екіпажу.

7. Представництво авіапідприємства - обумовлюються підстави відкриття та діяльності представництв на території держави - учасника угоди.

7. Міжнародний політ. Види міжнародних польотів.

Міжнародний політ - будь-який політ, при якому перетинається межа принаймні двох держав.

При міжнародному польоті НД повинні дотримуватися правила польотів діють у місці виконання польотів та інші регулюючі експлуатації і навігації повітряних суден правила, встановлені державою, в якій знаходиться повітряне судно. Повинні виконуватися також правила паспортного, митного, валютного, санітарного та інших видів контролю, передбачені державою для в'їзду пасажирів і членів екіпажу повітряного судна. Правила, регулюючі, відповідно до національного законодавства, всі питання виробництва міжнародного польоту і здійснення пов'язаної з ним діяльності публікуються державами для зведення іноземних експлуатантів повітряних суден у Збірниках аеронавігаційної інформації (AIP).

Міжнародні польоти проводяться по міжнародним повітряним трасах і в аеропорти, відкриті для міжнародних польотів, де є контрольні-пропускні пункти прикордонних військ і митні установи. Міжнародні польоти поділяються на регулярні і нерегулярні.

Міжнародні польоти регулярні міжнародні польоти, які характеризуються наступними ознаками:

- здійснюються з метою перевезення пасажирів, вантажів та пошти;
- доступні для будь-якої особи, який побажав скористатися послугами повітряного перевезення;
- проводяться між одними і тими самими пунктами відповідно до опублікованого розкладу.

Рейси, що здійснюються додатково до розкладу в цілях забезпечення існуючої потреби в перевезеннях за встановленою повітряною лінією, також

відносяться до регулярних польотів. Право на виконання регулярних польотів, як правило, надається на підставі двосторонніх міждержавних угод.

Нерегулярні міжнародні польоти - це епізодичні, разові польоти, до них можна віднести:

- чартерні польоти;
- технічні рейси;
- спеціальні рейси для перевезення офіційних осіб, урядових делегацій або спецвантажів.

НА виконання нерегулярних польотів потрібен спеціальний дозвіл, а повідомлення про нерегулярні польоти потрібно подавати з диспетчерського каналу у відповідності з національним законодавством за 24 години і більше до передбачуваного перетину держкордону.

8 Загальні обов'язки держав, повітряні судна яких виконують міжнародні польоти.

Повітряним суднам, занесеним до державного реєстру, видається свідоцтво про реєстрацію, яке є юридичним документом, що засвідчує державну належність ПС.

Занесення ВС в Держ.реєстр накладає на державу реєстрації ряд обов'язків:

- на кожному НД повинні бути нанесені і чітко видно його державні, реєстраційні та розпізнавальні знаки;
- НД повинні дотримуватися всі закони, правила і процедури іноземних держав, що регламентують міжнародні польоти та перевезення;
- ТС не повинні використовуватися в цілях, несумісних з цілями Чиказької конвенції;
- не привозити і не перевозити без дозволу держави військові спорядження, вантажі або матеріали;
- визнавати посвідчення про льотної придатності ПС, свідоцтва персоналу видані іншими державами за умови, що вони рівні або вище мінімальних вимог стандартів ІКАО;
- громадянське ВС не вважається частиною території держави його реєстрації, і його командир не користується судовим імунітетом.

9.Комерційні права і свободи повітря.

Комерційні права - права, при виконанні міжнародних польотів здійснювати перевезення пасажирів, вантажу та пошти. Надаються однією

державою іншої державі на підставі міжнародного договору. Користуватися такими правами можуть ВС, що мають національну приналежність відповідної держави.

В практиці для визначення обсягів комерційних прав використовують їх поділу на так звані "свободи повітря".

1."Свобода повітря" - право здійснювати транзитний політ без посадки на територію держави, що надає це право.

2."Свобода повітря" - право виконувати транзитний політ через іноземну територію з посадкою на цій території в некомерційних цілях.

3."Свобода повітря" - право висаджувати на іноземній території пасажирів і вивантажувати вантаж та пошту, взяті на борт на території держави реєстрації ПС.

4."Свобода повітря" - право приймати на іноземній території пасажирів, що прямують на територію держави реєстрації ПС, а також призначені туди ж вантажі і пошту.

5."Свобода повітря" - право приймати завантаження на іноземній території, яка прямує на територію будь-якої третьої держави і право вивантажувати завантаження, наступну з будь-якої такої території в країні-партнера з угоди.

На практиці іноді використовується "урізана свобода" так звана stop-over.

Stop over on route - означає право авіакомпанії перевозити пасажирів з зупинкою в пункті проміжної посадки, з наступним польотом в пункт призначення літаком цієї ж авіакомпанії.

Stop over off route - означає право авіакомпанії перевозити пасажирів з зупинкою в пункті проміжної посадки, з наступним польотом в пункт призначення літаком будь-якої авіакомпанії.

6."Свобода повітря" - право здійснювати перевезення між третіми країнами через свою територію.

7."Свобода повітря" - право здійснювати перевезення між третіми країнами, минаючи свою територію.

8. "Свобода повітря" - каботаж - перевезення між пунктами, розташованими на території однієї й тієї ж держави.

10.Представництво авіакомпаній, їх обов'язки.

Представництво авіакомпаній - орган, що представляє і захищає інтереси цієї авіакомпанії і постійно перебуває з такими цілями на території

держави іншої, ніж держава місцеперебування головного управління авіакомпанії.

Представництво виконує наступні функції:

- безпосередній зв'язок з відомствами ГА і всілякими організаціями з питань експлуатації договірних МВЛ, комерційне завантаження та обслуговування ПС;
- забезпечення екіпажів нічлігом і харчуванням;
- підготовка екіпажів до вильоту, керівництво завантаженням ЗС і складання центральних даних;
- організація та ведення комерційної і рекламної інформації;
- контроль забезпечення безпеки і регулярності польотів та обслуговування ПС.