

безпечного аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі України та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну, з урахуванням наявних та очікуваних потреб користувачів повітряного простору та умов діяльності на ринку послуг авіаційного транспорту в Україні та в Європейському регіоні.

До складу Украероруху входять Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр), Служба аеронавігаційної інформації України (САІ), Авіакомпанія «Украерорух», Навчально-сертифікаційний центр Украероруху, Центр авіаційної підготовки та сертифікації та шість регіональних структурних підрозділів [4].

Таким чином, урядові та неурядові організації в межах своєї компетенції реалізують взаємодію з ІКАО, проводячи в регіони її політику та стандарти, що стосуються діяльності цивільної авіації. Також зазначені організації здійснюють допомогу в тих питаннях, які виникають у ході діяльності цивільної авіації через особливості того чи іншого регіону.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_038/page

2. Висоцька Т. Є. Напрями вдосконалення державної політики забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації / Т. Є. Висоцька [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=510>

3. Новікова М. М. Структура та компетенція міжнародних організацій із регулювання діяльності міжнародної цивільної авіації / М. М. Новікова // Альманах міжнародного права. – 2014. – Вип. 6. – С. 80-89.

4. Украерорух – Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uksatse.ua/index.php?>

УДК 341.226(043.2)

Хомченко О. В., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Єршов Є. К., старший викладач

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Глобальний розвиток міжнародних відносин у всіх галузях життя, в тому числі і зовнішньоекономічних, в останні роки сприяв появі цілого ряду нових тенденцій, у тому числі в галузі міжнародного публічного

повітряного права. Найбільш важливими з них є питання лібералізації та «дерегулювання» повітряного простору, які перетинаються з питаннями суверенітету держав та виконанням ними зобов'язань у сфері міжнародного повітряного права.

Міжнародне повітряне право – це галузь міжнародного права, яка охоплює систему норм, що регулюють відносини між державами та іншими суб'єктами міжнародного права з приводу використання повітряного простору з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень і гарантування їх безпеки. Сфера дії у просторі цієї галузі права зумовлена фізичними властивостями атмосфери як середовища, в якому можливі польоти штучних об'єктів з використанням їх аеродинамічних властивостей. Сфера дії міжнародного повітряного права обмежена простором, який має юридичний статус повітряного простору. Відповідно, простір, який знаходиться над сухопутною і водною територією держав, включаючи їхнє територіальне море, є невід'ємною частиною території держав. У межах названого повітряного простору держави здійснюють виключний і повний суверенітет з урахуванням їхніх міжнародних зобов'язань стосовно міжнародної аеронавігації. Здійснюючи своє верховенство та юрисдикцію над повітряним простором, держави приймають закони і встановлюють правила, які визначають: порядок використання повітряного простору над державою та міжнародного повітряного простору; статус повітряного судна та його екіпажу; режим міжнародних польотів та ін. [1, с. 234].

Проблеми, які виникають під час здійснення державами своїх повноважень у повітряній сфері, досвід вирішення таких проблем є дуже важливим для України як повноцінного члену міжнародної арени. Бурхливий розвиток повітряного права України як незалежної держави розпочинається з 1993 р., тобто з часу прийняття Повітряного кодексу України. Проте відтоді відбулося чимало подій. Наприклад, Україна стала членом Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС), членом Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль) тощо. Такий стан безперечно вимагав внесення відповідних змін до законодавства у галузі авіації з метою належного виконання взятих на себе зобов'язань. Над цим питанням тривалий час працювали науковці та практики, намагаючись створити такий нормативний акт, який би цілковито відповідав міжнародним нормам і стандартам, а також сприяв забезпеченню виконання Україною взятих на себе зобов'язань за міжнародними договорами й угодами у галузі повітряного права. В результаті їх роботи 19 травня 2011 року було прийнято новий Повітряний кодекс України. Цей національний нормативно-правовий акт ввів у себе положення міжнародних угод та конвенцій щодо врегулювання повітряної сфери в цілому [2].

Однією з найпоширеніших щодо проблематики суверенітету є думка, що кожна держава має зберігати за собою повний та виключний

суверенітет на свій повітряний простір. Але зміни, які відбуваються нині (процеси лібералізації повітряного простору під впливом загальної глобалізації) суперечать цій точці зору [3, с. 23].

Серед проблем забезпечення виконання державою зобов'язань у сфері міжнародного повітряного права, важливого значення на сьогодні набуває розв'язання питання розгляду та прийняття рішень щодо отримання дозволів (як національними та зарубіжними авіаперевізниками, так і посередниками у галузі повітряних перевезень) на надання послуг комерційних повітряних перевезень як на постійній основі, так і протягом тривалого часу (йдеться про регулювання питання видачі ліцензії); а також вирішення питань надання дозволів, введення обмежень, відмови у видачі або відкликання дозволів на особисті тарифи тощо (питання регулювання спеціального дозвільного процесу) [4, с. 60].

Отже, щодо основних питань міжнародного повітряного права, які потребують на сьогодні окремого опрацювання, належать: статус повітряного простору; режим повітряної навігації; безпека польотів. Але при вирішенні зазначених питань потрібно враховувати соціально-економічне становище як України, так і інших держав та визначитися не тільки з загальним напрямом, щодо якого відбуватиметься подальший розвиток у галузі повітряного права, а й з більш конкретними питаннями, що стосуються ліцензійного та спеціального дозвільного процесів, як таких, що мають значний вплив на подальший розвиток політико-правових, і економічних міжнародних відносин.

Література

1. Репецький В. М. Міжнародне публічне право: підруч. / В. М. Репецький, В. М. Лисик, М. М. Микиєвич та ін.; за ред. В. В. Репецького, 2-ге вид. – К.: Знання, 2012. – 452 с.
2. Повітряний кодекс України: Кодекс України, Закон, Кодекс від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
3. Раскалей М. О. Парадигма вдосконалення повітряного права України / М. О. Раскалей // Віче. – 2009. – № 12. – С. 22–24.
4. Раскалей М. О. Окремі зобов'язання держав у сфері міжнародного повітряного права: стан та перспективи / М. О. Раскалей // Альманах міжнародного права. – 2014. – Вип. 4. – С. 58-65. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/amp_2014_4_9.