

Боярська З.І.,
к. і.н., доцент,
Юридичний інститут
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ БЕЗПІЛОТНИМИ ЛІТАЛЬНИМИ АПАРАТАМИ

За роки незалежності України науковцями проводилися дослідження окремих питань повітряного права України, внаслідок яких сформувався певний підхід до з'ясування змісту та місця повітряного права у системі права України, що знайшов комплексне відображення у вперше підготовленому на пострадянському просторі навчальному посібнику "Повітряне право України" [1]. Отже, започатковане дослідження та вивчення нової галузі права.

У зв'язку з цим не можна не зауважити, що об'єктом наукових досліджень виступала переважно діяльність цивільної комерційної авіації. Безумовно, ця діяльність є найважливішою складовою авіаційної діяльності у широкому розумінні. Але слід зауважити, що сучасна авіаційна діяльність передбачає також використання у повітряному просторі різних видів літальних апаратів від повітряних куль, аеростатів до безпілотних літальних апаратів. Проте з названих проблем за роки незалежності України не надруковано жодної публікації. З огляду на вищезазначене дана проблема є актуальною і представляє як науковий, так й практичний інтерес.

Слід відмітити, що в Повітряному кодексі 1993 року під цивільним повітряним судном розумілися такі повітряні судна, що здійснюють авіаційні перевезення пасажирів, пошти, вантажів [2, ст. 15]. У цій же статті повітряне судно кваліфікувалось державним, якщо воно використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і зареєстровано у державному реєстрі державних повітряних суден. Що стосується інших видів повітряних суден, то Повітряний кодекс 1993 року виділяв окремо експериментальні повітряні судна, які призначені для проведення випробувань, дослідно – конструкторських і науково – дослідних робіт, а також повітряні судна спортивного призначення, повітряні судна аматорської конструкції, аеростатичні апарати та допоміжні пристрої, що впливають на безпеку польотів [3].

У цьому зв'язку слід зазначити, що новий Повітряний кодекс законодавчо закріпив розподіл авіації на державну і цивільну [4, ст. 4. п. 4]. Так, цивільна авіація здійснює повітряні перевезення і авіаційні роботи та виконання польотів в особистих цілях і поділяється на комерційну авіацію та авіацію загального призначення – так звану «малу авіацію», яка використовується з приватною метою і регулюється спрощеними правилами та вимогами. Отже, поняття малої авіації знайшло належне законодавче закріплення в Повітряному кодексі України.

Серед користувачів повітряного простору Повітряний кодекс вперше врегульовує рух безпілотних літальних апаратів (БПЛА), сфера використання яких постійно збільшується.

За останні роки задачі, що вирішуються БПЛА, істотно розширилися: це й радіоелектронний вплив, можливість брати участь в “психологічних війнах”, ударні акти, подавлення ворожої ППО, використання у боротьбі з наркотрафіками, здійснення пошуково – рятувальних робіт, у метеорології, організації зв’язку та ретрансляції, моніторингу території та акваторії, великих промислових підприємств та залізниць, портів, трубопроводів, ліній електропередач тощо.

Отже, вже широко поширена думка, що створення нових високоєфективних безпілотних комплексів і розширення спектру завдань приведе до формування нового виду авіації – безпілотної.

Проте в законодавстві України тривалий час не передбачалось законодавчої класифікації літальних апаратів та визначення правового статусу БПЛА. Враховуючи широке застосування БПЛА в сучасних умовах, їх вже відносять до учасників повітряного руху. Так, у новому Повітряному кодексі України визначається, що безпілотне повітряне судно – повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюється за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном [5]. У той же час, враховуючи розміри таких апаратів, новий Повітряний кодекс у ст. 39 (п. 8.4). не передбачає реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України безпілотні повітряні судна вагою, що не перевищують 20 кг і які використовуються для розваг та спортивної діяльності.

Україна є активним розробником таких літальних апаратів. Вони регулярно знаходять своє місце під час міжнародних і вітчизняних виставок на стендах “Укрспецекспорту” у Франції, Індії, ОАЕ, українськом “Авіасвіт XXI” та інших. Вітчизняні розробники БПЛА звертають увагу на все більше розширення їх діапазону застосування від суто оборонної сфери до цивільної.

Виходячи з вищезазначеного, можна вважати обґрунтованим встановлене у новому Повітряному кодексі України регулювання руху безпілотних літальних апаратів об’єднаною цивільно – військовою системою організації повітряного руху України (6, ст. 8). Що стосується польотів іноземних безпілотних цивільних повітряних суден, то вони мають виконуватися на підставі спеціального дозволу уповноваженого органу з питань цивільної авіації, що видається за погодженням з Міністерством оборони України в порядку, встановленому авіаційними правилами України [7, ст. 46, п. 5].

Література

1. Повітряне право України [Текст]: навчальний посібник/ За заг. ред. д-ра ю.н. В.В.Костицького. – Дрогобич: Коло, 2011. – 552 с.
2. Повітряний кодекс України. Закон України №3167 – XII від 4 травня 1993 р.// Відомості Верховної Ради України. 1993. – №25.
3. Там само.
4. Повітряний кодекс України. Закон України від 19 травня 2011 р.// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №13. – Ст. 23.
5. Повітряний кодекс України. Закон України від 19 травня 2011 р.// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 13. – Ст. 23

6. Повітряний кодекс України . Закон України від 19 травня 2011 р.// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №13. – Ст. 23.

7. Там само.

УДК 656.7:005.44(043.2)

Бугайко Д.,

к.е.н., доцент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ГЛОБАЛІЗАЦІЯ ТА ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ: ІСТОРІЯ, СЬОГОДЕННЯ, МАЙБУТНЄ

Протягом більш ніж півстоліття розвиток міжнародного повітряного відбувається на основі чітко визначених юридичних, економічних, нормативних та організаційних принципів, викладених у Чиказькій конвенції (Конвенції про міжнародну цивільну авіацію) 1944 р. Саме в цій конвенції визначені базові принципи багатосторонніх та двосторонніх відносин країн при виконанні міжнародних авіаційних перевезень, запропоновані типові міжурядові угоди про «транзит» та Чиказького типу, які обрані за основу всіх міждержавних угод в галузі міжнародних перевезень. Роки становлення міжнародного повітряного транспорту визначені проробкою та застосуванням досконало відпрацьованих механізмів захисту власних ринків авіаційних перевезень та національних перевізників за допомогою міждержавних угод типу Бермуди 1 та Бермуди 2, в яких жорстко прописані комерційні питання, такі як свободи повітря, тарифи, смності, пункти виконання перевезень, умови призначення авіаперевізників, переважне володіння та фактичний контроль країн за ними тощо [1].

Проте, починаючи з останнього десятиріччя минулого сторіччя, глобалізація світової економіки з одного боку та постійне зростання експлуатаційних витрат авіаперевізників з іншого, зумовило якісні зміни не тільки комерційної політики в галузі цивільної авіації, але й розвиток її міжнародної нормативно – правової бази. Серед найбільш негативних для авіаперевізників факторів можливо визначити нестримне зростання цін на авіаційне паливо, залежність від негативних наслідків загальносвітових та регіональних фінансових криз, трагічні події, пов'язані з діяльністю терористичних організацій (такі як події 11 вересня 2001 р. у США), природні катаклізми (виверження вулканів, цунамі, землетруси тощо). При цьому, якщо традиційно держави опікувались розвитком власних національних авіаперевізників, надаючи їм у різний спосіб відкриту чи приховану допомогу, то починаючи з 80 – х років минулого сторіччя, намітилися явна тенденції відходу держав від зазначеної практики. Впровадження цієї ідеології було започатковано у США, де вперше відмовились від надання державної допомоги з метою заострення конкуренції поміж авіаперевізниками. При цьому існує дуже небезпечний ризик надмірної економії витрат, який потенційно може призвести до зниження безпеки авіаперевізника нижче задовільного рівня. Розвиток цієї ідеології призвів до фактичної відмови у