



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний авіаційний університет

**МІЖНАРОДНЕ
ПОВІТРЯНЕ ПРАВО**

ПРАКТИКУМ
для здобувачів вищої освіти
ОС «Бакалавр»
спеціальності 081 «Право»

VIVERE!
VINCERE!
CREARE!

Київ 2023

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний авіаційний університет

**МІЖНАРОДНЕ
ПОВІТРЯНЕ ПРАВО**

ПРАКТИКУМ
для здобувачів вищої освіти
ОС «Бакалавр»
спеціальності 081 «Право»



Київ 2023

Укладачі: *Н. В. Жмур* – канд. юрид. наук;
І. В. Поліщук – старший викладач

Рецензент *Т. М. Ямненко* – д-р юрид. наук
(Національний авіаційний університет)

*Затверджено Науково-методично-редакційною радою
Національного авіаційного університету
(протокол № 2/22 від 06.05.2022 р.).*

**Міжнародне повітряне право: практикум / уклад.: Н. В. Жмур,
І. В. Поліщук. – К.: НАУ, 2023. – 36 с.**

Містить теми практичних занять, питання для обговорення, основні теоретичні відомості, загальні методичні рекомендації до вирішення практичного завдання, практичні завдання, а також запитання та завдання для самоперевірки, список рекомендованої літератури.

Для здобувачів вищої освіти ОС «Бакалавр» спеціальності 081 «Право» освітньо-професійної програми «Правознавство».

ВСТУП

З появою повітряних суден, важчих за повітря і здатних виконувати політ над територією більш ніж однієї держави, виникла потреба в міжнародно-правовому регулюванні таких польотів та режиму самого повітряного простору. Водночас постала нагальна потреба в правовому регулюванні й суто цивільно-правових відносин між власниками, експлуатантами та перевізниками повітряних суден, їхньої взаємодії з наземними та іншими відповідними службами й організаціями, а також відносин щодо можливих наслідків таких польотів, у тому числі цивільно-правової відповідальності власників та експлуатантів повітряних суден. Це все зумовило становлення так званого «міжнародного повітряного права».

Міжнародне повітряне право – це система міжнародно-правових норм, які регулюють відносини між суб'єктами міжнародного права щодо використання повітряного простору з метою здійснення та забезпечення міжнародних повітряних сполучень.

Практикум призначено для здобувачів вищої освіти ОС «Бакалавр» спеціальності 081 «Право», які вивчають курс «Міжнародне повітряне право», та сприяє засвоєнню наукових положень зазначеного курсу, положень міжнародного і національного авіаційного законодавства, а також допоможе набутти навичок його застосування у конкретних відносинах під час вирішення конкретних ситуацій.

Практичні завдання практикуму згруповані відповідно до тем, визначених програмою навчального курсу «Міжнародне повітряне право», за якими передбачено проведення практичних занять.

Умови практичних занять практикуму являють собою життєві ситуації (казуси), здебільшого взяті з існуючої судової практики та адаптовані для цілей освітнього процесу. Умови завдання сформульовані так, щоб здобувач зміг знайти правильне рішення, використовуючи теоретичні знання, а також джерела права, зазначені у темі, або розглянуті раніше. Для найбільш ефективної організації практичних занять здобувач готує свою правову позицію щодо кожного казусу заздалегідь, до проведення заняття по темі.

Питання до практичних завдань із практикуму дають можливість здобувачам не тільки опанувати зміст чинного законодавства, навчитися кваліфікувати правовідносини за галузевою належністю та застосовувати положення нормативно-правових актів у конкретних відносинах, але й засвоїти теоретичний матеріал як по темі, з якої вирішується завдання, так і з інших тем.

Практикум містить перелік основних нормативно-правових актів міжнародного і національного законодавства та інших нормативних джерел.

ЗАГАЛЬНІ МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ДО ВИРІШЕННЯ ПРАКТИЧНОГО ЗАВДАННЯ

Однією із форм занять, під час яких здобувачі набувають знань та умінь із міжнародного повітряного права, є вирішення практичного завдання.

На практичних заняттях здобувач вдосконалює теоретичні знання в галузі міжнародного повітряного права та повітряного законодавства, принципів і норм міжнародного та національного повітряного права. Здобувач набуває навичок тлумачення норм права та застосування повітряного законодавства в конкретних життєвих ситуаціях, формується правове мислення, підвищується рівень правової культури.

Практичне завдання ситуації (казуси) здебільшого взяті з існуючої судової практики і адаптовані з метою освітнього процесу. У деяких випадках умови завдання є ідеальними конструкціями, що не трапляються в житті, однак, вирішення яких також корисне для формування правового мислення. Принаймні умови завдання сформульовані так, щоб здобувач зміг знайти правильне рішення, використовуючи теоретичні знання, а також джерела права, зазначені в темі, або розглянуті раніше. Для найефективнішої організації практичних занять здобувач готує свою правову позицію по кожному казусу заздалегідь, до проведення практичного заняття по темі.

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

На основі вивчення наукової літератури та опрацювання нормативного матеріалу необхідно дати юридичну кваліфікацію обставинам, викладеним в умові, використавши при цьому сукупність способів тлумачення правових норм (правовий, мовний, логічний, історичний). Здобувачеві потрібно максимально повно опрацювати законодавство, яке регулює відповідні правовідно-

сини: рішення може міститися в пункті нормативного акта, останній може залишитися поза увагою здобувача. Якщо здобувач опрацював усі нормативно-правові акти, які регулюють відповідні правовідносини, але виявив між ними неузгодженості й колізії, він має вирішити такі колізії. За умови, якщо здобувач не спроможний знайти потрібної норми, він має керуватися більш загальною нормою. Можна також застосувати аналогію закону й аналогію права. Важливо усвідомлювати, що єдино правильних відповідей на запитання завдання не існує: будь-яка відповідь (навіть протилежні відповіді здобувачів) може бути зарахована як правильна, якщо вона містить належне правове обґрунтування. І навпаки, навіть правильний перебіг думок може бути не зарахований, якщо бракує посилань на відповідні джерела. Тому кожне вирішення завдання має обов'язково супроводжуватися посиланням на конкретну статтю (пункт) нормативного акта, що регулює подані суспільні відносини, із зазначенням точних реквізитів цього нормативного акта.

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

Приклад вирішення практичного завдання

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

Чи поширюється на таке підприємство положення зазначеної конвенції?

Яким чином визначається «національність» повітряного судна такого підприємства?

Хід вирішення практичного завдання: потрібно опрацювати статті 17, 18, 77 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі Конвенція); Додаток 7 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

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

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

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

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

Модуль 1

МІЖНАРОДНЕ ПОВІТРЯНЕ ПРАВО

Тема 1.1

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Практичне заняття

План

1. Поняття міжнародного повітряного права.
2. Особливості міжнародного повітряного права.
3. Предмет міжнародного повітряного права.
4. Метод міжнародного повітряного права.
5. Принципи міжнародного повітряного права.
 - 5.1. Принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації.
 - 5.2. Принцип повного і виняткового суверенітету держави над її повітряним простором.
 - 5.3. Принцип свободи польотів за межами державної території.
 - 5.4. Принцип взаємності інтересів і можливостей під час організації регулярних польотів.
6. Система міжнародного повітряного права.
7. Джерела міжнародного повітряного права.
8. Міжнародно-правова уніфікація правил міжнародних повітряних перевезень.

Основні теоретичні відомості

Міжнародне повітряне право регулює переважно міжнародну діяльність національної цивільної авіації, яка складається з міжнародних польотів, виконуваних у суверенному повітряному просторі іноземних держав та за межами державної території, і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів, що переміщуються на повітряному транспорті з однієї країни в іншу. Міжнародні польоти та міжнародні перевезення здійснюються одночасно, але регулюються окремо одне від одного. У результаті цієї діяльності виникають специфічні міждержавні авіаційні відносини: одні складаються в галузі міжнародних польотів, інші у сфері міжнародних перевезень.

Особливе місце в системі МПП займають основні принципи, що мають тільки їм властиві ознаки і властивості. По-перше, ці принципи відіграють роль системоутворювальних, що впливають на формування норм, метою яких є доповнення і конкретизація принципів. По-друге, основні принципи утворюють юридичний фундамент усієї нормативної бази системи МПП і визначають загальний порядок застосування норм МПП, який повинен дотримуватися всіма державами-учасниками Чиказької конвенції 1944 р.

Складові принципи і норми міжнародного повітряного права об'єктивно диференціюються на відповідні інститути, які у взаємозв'язку і взаємодії один з одним утворюють єдине ціле і як такі виконують конкретні функції в системі міжнародного права: забезпечення міжнародного правопорядку при використанні повітряного простору над державною територією і за її межами з метою здійснення діяльності міжнародного повітряного транспорту.

Ключові поняття: міжнародне право, суверенітет, державна територія, польоти, повітряні перевезення.

Література: [2]; [4]; [11]; [14]; [21]; [22].

Практичне завдання

Задача 1

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

У яких міжнародно-правових документах закріплюються ці принципи?

Задача 2

Громадянин Булкін регулярно виконував польоти на своєму дельтаплані над приватними будинками, що розташовувалися неподалік від аеродрому. Після виконання чергового польоту та посадки Булкін був затриманий поліцією на аеродромі. Підставою затримання стала скарга громадянки Петкової, яка стверджувала, що польоти над житловими будинками заборонені, оскільки це загрожує життю та здоров'ю мешканців, а також може завдати шкоди їхньому майну. До того ж, Петкова заявила, що територією свого двору вона періодично переміщується в купальнику і не має наміру терпіти, щоб незнайомі люди розглядали її зверху.

Чи обґрунтовані аргументи громадянки Петкової?

Задача 3

Зважаючи на приватні звернення пасажирів на рейсах авіакомпанії «Ocean Airlines», були введені обмеження щодо зовнішнього вигляду членів екіпажу, а саме стюардес. Відтепер дівчата повинні носити уніформу, що складається зі штанів та блузки з довгими рукавами. Поява на роботі у спідниці та блузці з короткими рукавами розглядатиметься як порушення трудової дисципліни та є підставою для звільнення. Керівництво авіакомпанії запропонувало стюардесам відобразити відповідні умови у трудовому договорі. Профспілка авіаробітників авіакомпанії «Ocean Airlines» виступила різко проти зазначеної ініціативи керівництва експлуатанта та пригрозила оголошенням страйку.

Кваліфікуйте дії керівництва авіакомпанії.

Задача 4

Громадянин Бубліков отримав на день народження подарунковий сертифікат, що дає право здійснити оглядовий політ на мотодельтаплані. Одного вихідного дня Бубліков приїхав на аеродром і скористався послугою. Політ тривав 15 хвилин, проте цього часу вистачило, щоб отримати незабутні враження. Після прильоту Бубліков подякував пілоту за цікавий політ, а потім показав посвідчення співробітника служби безпеки, вимагав дати пояснення, чому щодо нього не було проведено передполітний огляд.

Як слід розцінювати дії Бублікова відповідно до законодавства?

Задача 5

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

Обґрунтуйте свою відповідь.

Запитання та завдання для самоперевірки

1. Визначте особливості міжнародного повітряного права.
2. На які дві групи норм розподіляють міжнародне повітряне право? Які інститути міжнародного повітряного права вони утворюють?

3. Яка головна мета міжнародного повітряного права?
4. У чому полягає забезпечення публічно-правових та цивільно-правових інтересів держави у сфері міжнародних польотів і авіаперевезень?
5. У яких Конвенціях закріплена уніфікація правил міжнародних повітряних перевезень?
6. Назвіть основні форми джерел міжнародного повітряного права.
7. Які акти належать до допоміжних джерел міжнародного повітряного права?

Тема 1.2

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

Практичне заняття

План

1. Поняття та класифікація повітряного простору.
2. Повітряний простір обслуговування повітряного руху.
 - 2.1. Контрольований повітряний простір.
 - 2.2. Неконтрольований повітряний простір.
 - 2.3. Верхній та нижній повітряний простір.
3. Структура повітряного простору.
4. Правовий режим повітряного простору.
5. Види правового режиму повітряного простору.
 - 5.1. Правовий режим повітряного простору над сухопутною і водною територією держави.
 - 5.2. Суверенітет над повітряним простором України. Договір про відкрите небо.
 - 5.3. Правовий режим повітряного простору над відкритим морем, виключною економічною морською зоною, міжнародними протоками та над Антарктидою.
6. Порядок використання повітряного простору.
7. Організація використання повітряного простору.
8. Заборони та обмеження щодо використання повітряного простору України.
9. Міжнародно-правове регулювання охорони повітряного простору.

Основні теоретичні відомості

Повітряний простір – частина атмосфери, що перебуває під контролем країни і розташована над її територією, включаючи її територіальні води, або, в більш загальному сенсі, будь-яка конкретна тривимірна частина атмосфери. Сфера дії міжнародного

повітряного права обмежена простором, який має юридичний статус повітряного простору. Відповідно, простір, який міститься 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 авіонавігації.

Повітряний простір з правової точки зору – це сфера від поверхні Землі до кордону з космічним простором, який сучасне міжнародне право визнає на висоті 100–110 км над рівнем Світового океану. Повітряний простір Землі входить до складу різних за своїм статусом територій – державної території, території з міжнародним режимом, території зі змішаним або спеціальним режимом.

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

За міжнародним законодавством, поняття суверенного повітряного простору країни відповідає визначенню морських територіальних вод які 12 морських миль (22.2 км) починаючи від берегової лінії країни. Повітряний простір за межами територіальних обмежень будь-якої країни вважається міжнародним.

Ключові поняття: повітряний простір, структура повітряного простору, територія, держава, сухопутна територія, архіпелаги.

Література: [1]; [2]; [5]; [10]; [13]; [14]; [15]; [17].

Практичне завдання

Задача 1

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

Яка держава компетентна проводити розслідування причин цієї катастрофи?

Які права має держава реєстрації літака при проведенні даного розслідування?

Задача 2

Під час здійснення міжнародного польоту повітряне судно почало втрачати висоту. Екіпаж повітряного судна зв'язався з

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

В якому обсязі перевізник несе відповідальність?

Який документ регламентує питання відповідальності?

Задача 3

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

Хто буде нести відповідальність за пошкодження вантажу?

Яким міжнародним правовим актом регулюється питання відповідальності за пошкодження вантажу?

Задача 4

Авіаметеостанція Департаменту гідрометслужби і моніторингу знаходиться в зоні з особливим режимом використання повітряного простору.

Дайте визначення зони з особливим режимом використання повітряного простору.

Чи має право ця установа запуску метеорологічних радіозондів в цій зоні?

Якими НПА регулюється така діяльність?

Задача 5

Спостережний літак Данії здійснював політ у повітряному просторі Білорусі згідно плану місії по встановлених маршрутах. Через складні погодні умови літак відхилився від курсу і здійснив посадку в одному з білоруських аеропортів. Органи влади Білорусі затримали екіпаж повітряного судна та спостережних контролерів за фактом порушення режиму державного кордону Білорусі.

Оцініть правомірність відхилення спостережного літака від маршруту.

Чи законні дії білоруських властей?

Який правовий статус екіпажу, задіяного у спостережних польотах?

Запитання та завдання для самоперевірки

1. Охарактеризуйте нормативне визначення організації використання повітряного простору.
2. З якою метою здійснюється організація використання повітряного простору?
3. Якими актами регулюється організація використання міжнародного повітряного простору?
4. Які органи надають дозволи на використання повітряного простору України?
5. Назвіть випадки, в яких встановлюються обмеження на використання повітряного простору.

Тема 1.3

ПРАВОВІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ

Практичне заняття

План

1. Поняття та організація повітряного руху. Система організації повітряного руху.
2. Обслуговування повітряного руху.
3. Аеронавігаційне обслуговування повітряного руху.
4. Суб'єкти авіаційної діяльності щодо аеронавігаційного обслуговування повітряного руху.
5. Метеорологічне обслуговування повітряного руху. Провайдери метеорологічного обслуговування.
6. Управління повітряним рухом.
7. Органи управління повітряним рухом.

Основні теоретичні відомості

Організація повітряного руху (АТМ) – це система заходів, що забезпечують високий рівень безпеки повітряного руху, необхідний рівень гнучкості використання та дають можливість вирішувати

завдання щодо ефективного використання повітряного простору країни різними користувачами повітряного простору. АТМ включає в себе управління повітряним простором, обслуговування повітряного руху та організацію потоків повітряного руху.

Обслуговування повітряного руху – загальний термін, що означає у відповідних випадках польотно-інформаційне обслуговування, аварійне обслуговування, консультативне обслуговування, диспетчерське обслуговування повітряного руху (районне диспетчерське обслуговування, диспетчерське обслуговування підходу або аеродромне диспетчерське обслуговування). Обслуговування повітряного руху надається органами ОПР, які, своєю чергою, входять до складу об'єктів аеронавігаційного обслуговування. Визначені види обслуговування повітряного руху надаються у визначених об'ємах повітряного простору держави та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на відповідну державу.

Україна повністю інтегрована в зону відповідальності Центрального органу організації потоків повітряного руху Євроконтролю (CFMU) та бере участь на стратегічному, передтактичному та тактичному етапах планування потоків повітряного руху в повітряному просторі Європейського регіону.

Процедури організації потоків повітряного руху використовуються для організації безпечного, впорядкованого та прискореного потоку повітряного руху й забезпечення максимального використання пропускної спроможності системи управління повітряним рухом відповідно до міжнародних стандартів та рекомендованої практики ІКАО.

Ключові поняття: повітряний рух, система повітряного руху, аеронавігація, метеорологія, обслуговування, управління.

Література: [1]; [2]; [5]; [10]; [11]; [13]; [14]; [17].

Практичне завдання

Задача 1

Авіакомпанія «Авіа Глобал», зареєстрована в державі А (учасник Чиказької конвенції), експлуатує повітряні судна, зареєстровані в цій же державі, використовуючи послуги з Європи до Північної Америки над Атлантичним океаном, систематично

порушує в районі відкритого моря мінімальні вимоги до виконання польотів, встановлені стандартами ІКАО, створюючи тим самим загрозу безпеці аеронавігації у цьому районі.

Інші держави-учасниці Чиказької конвенції неодноразово закликали державу А призупинити польоти авіакомпанії «Авіа Глобал». Проте будь-якої реакції з боку держави А не було. Держави Б та В (члени ІКАО) звернулися зі скаргами до Ради ІКАО, посилаючись на порушення державою А її зобов'язань відповідно до Чиказької конвенції. Під час розгляду спору в Раді ІКАО держава А вказала, що раніше вона повідомляла ІКАО про неможливість дотримання нею її стандартів, що діють над Атлантичним океаном у районі відкритого моря.

Яке рішення має ухвалити Рада ІКАО з цієї суперечки, і які можуть бути наслідки цього рішення авіакомпанії «Авіа Глобал»?

У разі, якщо якась із держав-членів ІКАО не виконає зазначене рішення Ради, які юридичні наслідки настануть для нього за участю в засіданнях Асамблеї та Ради ІКАО?

Задача 2

Над територією Туреччини зазнав катастрофи український літак. Усі пасажери та екіпаж, що перебували на борту судна, загинули. Літак і його пасажери були застраховані. Винуватцями катастрофи виявилися турецькі сили протиповітряної оборони, які проводили військові навчання в районі міжнародного повітряного коридору.

Яка процедура розслідування авіакатастроф?

Суд якої держави встановлює винуватця катастрофи?

Хто і в якому розмірі відшкодовує шкоду?

Вирішіть справу.

Задача 3

У зв'язку з збройним конфліктом між двома державами-учасницями Чиказької конвенції (А та Б) вони призупинили щодо один одного користування правами на здійснення транзитних регулярних та нерегулярних польотів через свої території, що надаються ними на підставі статті 5 Чиказької конвенції та Угоди про транзит при міжнародних повітряних повідомленнях 1944 р. Держави А направила скаргу до Ради ІКАО, посилаючись на порушення державою Б положень зазначених міжнародних дого-

ворів. Рада ІСАО прийняла суперечку до розгляду. Тим часом, держава Б оскаржила юрисдикцію Ради ІСАО з розгляду даної суперечки до Міжнародного Суду ООН, посилаючись на те, що стаття 84 Чиказької конвенції дає право Раді розглядати розбіжності, «що стосуються тлумачення або застосування цієї Конвенції», а у відносинах між державами А та Б дію положень Чиказької конвенції та Угоди про транзит при міжнародних повітряних сполученнях 1944 р; було припинено, через це Рада ІСАО більше не має права брати участь у врегулюванні суперечки між державами А і Б.

Яке рішення має ухвалити Міжнародний Суд?

Задача 4

Авіаметеостанція Департаменту гідрометеослужби і моніторингу перебувають у зоні з особливим режимом використання повітряного простору.

Дайте визначення зони з особливим режимом використання повітряного простору.

Чи має право ця установа запускати метеорологічні радіозонди в цій зоні?

Якими НПА регулюється така діяльність?

Задача 5

Командир повітряного судна К. грубо порушив правила польотів під час посадки, чим поставив під загрозу безпеку в аеропорту і створив реальну загрозу авіакатастрофи. Однак, через своєчасні дії диспетчера катастрофи вдалося уникнути, збитків завдано не було. За свідченнями інших членів екіпажу К. розповідав, що перед вильотом трохи випив. К. у своєму поясненні визнав цей факт, але заявив, що причиною небезпечної ситуації в аеропорту став не алкоголь, а несправність одного з двигунів літака. Розслідування підтвердило цей факт, встановивши, що причиною виходу з ладу двигуна було недбале технічне обслуговування.

К. було притягнуто до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 130 КУпАП, а також до кримінальної відповідальності за ст. 281 і за п. 13 ч. 1 ст. 67 ККУ, а начальника аеропорту Н. (до якого приписане повітряне судно, яким керував К.), а також бортмеханіка Б. за ст. 287 ККУ.

Чи правильно кваліфіковано дії К., Н., та Б.?

Чи підлягають вони адміністративній або кримінальній відповідальності, якщо так, то за якими статтями?

Відповідь обґрунтуйте на підставі чинного законодавства.

Запитання та завдання для самоперевірки

1. З яких послуг складається метеорологічне обслуговування повітряного руху?
2. Ким надаються послуги метеорологічного обслуговування повітряного руху?
3. У яких випадках випускається інформація SIGMET та AIRMET?
4. У яких випадках випускається інформація у форматі GAMET?

Тема 1.4

ПРАВОВИЙ СТАТУС ПОВІТРЯНОГО СУДНА ТА АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ

Практичне заняття

План

1. Юридичний статус повітряного судна.
2. Державна реєстрація повітряних суден.
3. Льотна придатність повітряних суден.
4. Правове регулювання польотів повітряних суден.
 - 4.1. Дозвіл на виліт/приліт або проліт повітряного судна.
 - 4.2. Бортова документація.
5. Правовий статус екіпажу повітряного судна.
6. Обов'язки та права членів екіпажу повітряного судна.
7. Правовий статус командира повітряного судна.
 - 7.1. Відповідальність та права командира повітряного судна.
 - 7.2. Правовий статус додаткових спеціалістів на борту повітряного судна.
8. Правовий статус авіаційного персоналу.
 - 8.1. Сертифікація і допуск авіаційного персоналу до авіаційної діяльності.
 - 8.2. Видача свідоцтв особам авіаційного персоналу.
9. Державне регулювання авіаційної медичної діяльності.

Основні теоретичні відомості

Згідно із законодавством України державні і цивільні повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації і можуть бути зареєстровані тільки в одній державі, а експериментальні повітряні судна підлягають обліку, який має внутрішній відомчий організаційний характер і ведеться з метою упорядкування обліку та допуску до польотів експериментальних повітряних суден.

Відповідно до ст. 39 ПКУ Цивільне повітряне судно може бути зареєстроване лише в одному реєстрі. Слід зазначити, що внесення повітряного судна до Державного реєстру цивільних повітряних суден України визначає його національну належність до України.

Реєстрація повітряного судна в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України не є свідченням права власності на повітряне судно будь-якої юридичної або фізичної особи.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації несе відповідальність за контроль льотної придатності та експлуатації цього повітряного судна.

Основоположним документом для розроблення вимог до авіаційного персоналу та екіпажу ПС є Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) та Додаток 1 до неї. Відповідно до ст. 37 цієї Конвенції «Міжнародні стандарти та рекомендована практика» кожна договірна держава зобов'язується співпрацювати у забезпеченні максимально можливого ступеня однаковості правил, стандартів та процедур і організації, що стосується ПС, персоналу. Адже відповідна підготовка та порядок видачі свідоцтв авіаперсоналу винятково важливі для встановлення довіри між державами, для чого необхідна процедура міжнародного визнання кваліфікації та свідоцтв авіаційного персоналу. З цією метою ІКАО приймає та час від часу змінює стандарти, рекомендовану практику і процедури, які стосуються зокрема встановлення вимог до льотного та технічного персоналу.

Ключові поняття: екіпаж, повітряне судно, бортова документація, авіаційний персонал, сертифікація.

Література: [2]; [3]; [8]; [11]; [13]; [18].

Практичне завдання

Задача 1

На підставі яких вимог видається ліцензія на право здійснення повітряних перевезень пасажирів суб'єктам авіаційної діяльності незалежно від форми власності?

Дайте відповідь, посилаючись на чинне законодавство.

Задача 2

Чи можлива відсутність сертифікаційних вимог для експлуатантів цивільної авіації, які використовують повітряні судна, відповідно до чинного законодавства?

Дайте відповідь, посилаючись на чинне законодавство.

Задача 3

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

Кваліфікуйте дії Г. згідно з чинним законодавством.

Які органи чи посадові особи уповноважені розглядати дану справу?

Задача 4

Власник і експлуатант повітряного судна отримав кредит у банку під заставу повітряного судна. Банк витребував від позичальника укладення договору страхування повітряного судна.

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

Задача 5

Після посадки в аеропорту виявилось, що зник багаж пасажирів П. оголошеною цінністю 15 000 грн. П. вимагав від авіакомпанії відшкодування йому цієї суми, а також моральної шкоди в розмірі 10 000 грн., упущеної вигоди – 3000 грн. Однак представник авіакомпанії погодився відшкодувати лише дійсну вартість багажу, яка за оцінкою авіакомпанії становить 12 000 грн.

У якому порядку та в якому розмірі будуть відшкодовуватися збитки?

Які вирішуватиметься питання про відшкодування збитків за національним законодавством?

Запитання та завдання для самоперевірки

1. Що засвідчує державна реєстрація цивільних повітряних суден?
2. Назвіть умови, за яких повітряне судно може бути зареєстроване в Державному реєстрі цивільних повітряних суден.
3. У яких випадках цивільні повітряні судна підлягають пере-реєстрації?
4. Які повітряні судна не підлягають державній реєстрації?
5. Назвіть стандарти ICAO, що стосуються авіаційного персоналу.
6. До яких осіб авіаційного персоналу не застосовується медична сертифікація?

Тема 1.5

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Практичне заняття

План

1. Безпека цивільної авіації: поняття, складові та правове регулювання.
2. Авіаційна безпека: поняття та зміст. Безпека польотів як складова безпеки авіації.
3. Боротьба з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.
4. Інформаційна безпека в цивільній авіації: загальне поняття та правове регулювання.
 - 4.1. Забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіації.
 - 4.2. Загрози інформаційній безпеці в цивільній авіації.
 - 4.3. Організація попередження інформаційних правопорушень у цивільній авіації.
 - 4.4. Інформаційне забезпечення безпеки польотів у цивільній авіації.
5. Екологічна безпека цивільної авіації.
6. Економічна безпека цивільної авіації.
7. Повноваження державних органів у сфері безпеки цивільної авіації.

Основні теоретичні відомості

В умовах глобалізації та інтеграції цивільна авіація як стратегічна галузь займає важливе місце у розвитку будь-якої держави.

При цьому авіаційні об'єкти та суб'єкти залишаються одними з найбільш уразливих до різних небезпечних чинників, з одного боку, а з іншого, самі можуть становити значну загрозу для людини та навколишнього середовища, навіть із дотриманням усіх установлених стандартів безпеки. В частині 1 статті 3 Конституції України проголошено, що «людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються найвищою соціальною цінністю».

Відповідно до частини 1 статті 1 Повітряного кодексу України (ПКУ) «безпека авіації – це стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийняттого рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки». Тобто, Повітряний кодекс України визначає безпеку авіації як певний стан усієї галузі, що характеризується зниженням ризику завдання збитків до прийняттого рівня.

Зазначають, що домінантною складовою функціонування системи безпеки цивільної авіації України виступає інформаційна безпека, яка безпосередньо пов'язана із забезпеченням належності та своєчасності інформаційних потоків, інформаційним обслуговуванням, упровадженням нових інформаційних технологій, глобалізацією та інтеграцією авіаційних інформаційних систем згідно з міжнародними стандартами.

Ключові поняття: авіаційна безпека, інформаційна безпека, екологічна безпека, економічна безпека, цивільна авіація, акти незаконного втручання.

Література: [1]; [2]; [10]; [11]; [12]; [13]; [16]; [19].

Практичне завдання

Задача 1

Під час здійснення зльоту над територією американського міста та перебуваючи на висоті 1500 м пасажирський літак, який належить нідерландській авіакомпанії, вибухнув унаслідок теракту. Палаючі уламки літака впали на житлові будинки та спричинили їм значну шкоду. Власники будинків звернулися за відшкодуванням шкоди до авіакомпанії.

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

Задача 2

Під час реєстрації на повітряне судно було проведено огляд багажу в аеропорту «Бориспіль», у групи туристів із Гельсінку було виявлено у ручній поклажі п'ять пляшок горілки. Співробітник служби безпеки пояснив туристам, що на борт повітряного судна спиртне в такій кількості не можна проносити і їм слід залишити його комусь із знайомих. Оскільки фінські пасажирки не мали нікого знайомого в Україні, вони вирішили випити вмісткість пляшок на лавці в аеропорту.

Виконавши задумане, пасажири з'явилися на огляд, проте співробітники служби безпеки пояснили їм, що у нетверезому стані особи на борті повітряного судна не допускаються.

Чи правильно вчинили співробітники служби безпеки аеропорту? Обґрунтуйте свою відповідь відповідно до чинного законодавства.

Задача 3

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

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

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

Задача 4

У зв'язку із серією авіаційних катастроф в Африці, що відбулися протягом короткого періоду часу внаслідок актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, десять африканських держав-членів ІКАО направили вимоги Генеральному секретареві ІКАО щодо скликання надзвичайної сесії Асамблеї ІКАО.

Чи повинні бути виконані вимоги африканських держав?

Задача 5

В одній зі своїх резолюцій, прийнятих на 37-й сесії, Асамблея ІКАО наполегливо закликає держави-члени ІКАО стати учас-

никами Пекінської Конвенції про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації 2010 р. та Пекінського Протоколу, що доповнює Конвенцію про суди 2010 р.

Чи зобов'язані держави-члени ІКАО виконати вказану резолюцію Асамблеї ІКАО?

Якою є юридична сила рішень Асамблеї та інших органів ІКАО?

Запитання та завдання для самоперевірки

1. Дайте визначення поняття «інформаційна безпека цивільної авіації».
2. Охарактеризуйте систему забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіації.
3. Назвіть загрози та ризики інформаційній безпеці в цивільній авіації.
4. Дайте визначення поняття «безпека польотів».
5. Які вимоги та процедури встановлені до забезпечення безпеки польотів?
6. Що включає в себе інформаційне забезпечення безпеки польотів?

Тема 1.6

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Практичне заняття

План

1. Поняття та правове регулювання міжнародних повітряних перевезень.
2. Види міжнародних повітряних перевезень.
3. Поняття та істотні умови договору міжнародного повітряного перевезення.
4. Поняття та особливості договору міжнародного повітряного перевезення пасажирів та багажу.
5. «Електронний квиток» як форма укладання договору міжнародного повітряного перевезення.
6. Поняття та особливості договору міжнародного повітряного перевезення вантажів.
7. Правовий статус повітряного перевізника.
8. Відповідальність перевізника за договором міжнародного повітряного перевезення.

Основні теоретичні відомості

Особливістю міжнародного перевезення є те, що воно підпадає під регулювання як міжнародного, так і внутрішньодержавного права. Збіг об'єкта правового регулювання міжнародного та національного права досить часто явище в практиці співпраці в різних галузях міжнародних відносин. Такий збіг аж ніяк не означає, що в результаті цього норми міжнародного права об'єднуються з відповідною групою норм національного права в якесь комплексне правове утворення.

Відповідно до п. 2 ст. 1 Конвенції, «міжнародне перевезення» означає будь-яке перевезення, при якому, згідно з визначенням сторін, місце відправлення й місце призначення незалежно від того, чи є перерва у перевезенні або перевантаженні, розташовані або на території двох держав-сторін, або на території однієї й тієї самої держави-сторони, якщо погоджена зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є державою-сторонаю. Перевезення між двома пунктами на території однієї й тієї самої держави-сторони без такої зупинки не розглядається в розумінні цієї Конвенції як міжнародне.

У Варшавській конвенції поняття «міжнародні повітряні перевезення» сформульоване так: «Всякі перевезення, при яких ... місце відправлення і місце призначення незалежно від того, чи є перерва у перевезенні або перевантаженні чи немає, розташовані або на території двох Високих Договірних Сторін, або на території однієї і тієї ж Високої Договірної Сторони, якщо передбачена зупинка перебуває під суверенітетом, сюзеренітетом, мандатом або владою іншої, навіть, не Договірної Держави. Перевезення без подібної зупинки між територіями, що перебуває під суверенітетом ... однієї і тієї ж Високої Договірної Сторони, не розглядається як міжнародне». Слід звернути увагу на те, що Варшавська конвенція була прийнята в період існування колоніальних і напівоколоніальних країн, що проявилось у вживанні юридичної термінології тих років.

Зокрема, в Повітряному кодексі України передбачений Розділ 12 «Повітряні перевезення».

При наданні дифініції поняттю «повітряне перевезення» слід враховувати, що при здійсненні відповідної цілеспрямованої діяльності відбувається переміщення у повітряному просторі

людей, їх багажу, вантажу, товарів. Тому можна дати таке визначення: «Повітряне перевезення – це переміщення у повітряному просторі людей, їх багажу, вантажу та пошти за допомогою повітряних суден, що здійснюється відповідно до договору перевезення, при якому згідно з визначенням сторін пункт відправлення, перевантаження (пересадки) і пункт призначення розміщені на території однієї, або декількох країн і якщо узгоджена зупинка передбачена на території іншої країни».

Ключові поняття: повітряні перевезення, договір, електронний квиток, багаж, вантаж, пасажир, перевізник.

Література: [2]; [4]; [5]; [10]; [11]; [13].

Практичне завдання

Задача 1

Наказом генерального директора авіакомпанії було затверджено зміни до вимог авіаційного персоналу щодо професійної діяльності, відповідно до яких керівництвом було внесено зміни щодо вимог командира повітряного судна, особи командно-керівного, командно-льотного та інструкторського складу (пілоти), які досягнули 60-го віку, що можуть виконувати функції другого пілота.

Чи правомірні зміни авіакомпанії до власних вимог щодо професійної діяльності авіаційного персоналу про можливість продовження льотної діяльності командирам повітряних суден, які досягли 60-го віку, лише як другі пілоти? Обґрунтуйте свою відповідь відповідно до чинного законодавства.

Задача 2

Літак президента Болівії, що вилетів з аеропорту «Бориспіль», здійснив вимушену посадку в аеропорту міста Відня (Австрія). Причиною посадки стала відмова аеропортів країн Італії, Іспанії, Франції та Португалії в узгодженому раніше польоті президентського повітряного судна в повітряному просторі над територією цих держав. У Португалії, до того ж, було заплановано посадку з метою дозаправлення.

Як стало відомо із засобів масової інформації, після посадки борт повітряного судна був оглянутий представниками правоохоронних органів Австрії, негласною причиною такого огляду стала підозра в тому, що на борту літака міг перебувати розшукуваний Інтерполом злочинець.

Дайте експертну оцінку діям влади європейських держав.
Яке пояснення має дати експерт засобам масової інформації?

Задача 3

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

Поясніть сутність поняття «комерційні права».

Задача 4

Очікуючи в аеропорту «Бориспіль» вильоту за маршрутом Київ – Гонконг (Китай), пасажир почув оголошення про те, що рейс затримується на невизначений термін через несприятливі метеорологічні умови. У результаті виліт рейсу був затриманий на три доби.

Пасажир цього рейсу Пономарьов, поспілкувавшись із представником перевізника, з'ясував, що справжньою причиною затримки стали не погані погодні умови, а відсутність в аеропорту рідини проти обмерзання, яку в потрібному об'ємі не встигли вчасно замовити. Без відповідної обробки літака цією рідиною виконувати політ не можна. Однак тепер все гаразд і найближчим часом буде оголошено посадку на рейс.

Пономарьов подав перевізнику позов про відшкодування збитків, спричинених затримкою вильоту рейсу на три доби.

Чи є підстави для задоволення позову?

Задача 5

Громадянка Полозова, поспіхом збираючись на виліт, забула квиток у готелі, однак, не поверталася і з'явилася на виліт без квитка. На стійці реєстрації вона пред'явила паспорт і пояснила свою ситуацію. Співробітник служби пасажирських перевезень аеропорту пояснив Полозовій, що через те, що квиток у неї був оформлений у паперовому вигляді, отже, він і є єдиним підтвердженням укладеного договору перевезення пасажирів.

Але оскільки квитка немає, то немає жодних підстав пускати її на борт повітряного судна. Полозовій нічого не залишалося, як придбати квиток на інший рейс.

Чи правильно вчинив співробітник аеропорту?

Чи змінилася ситуація, якщо б Полозова оформила електронний квиток, але забула надрукувати інформацію про політ?

Запитання та завдання для самоперевірки

1. Під дію яких принципів і норм підпадають міжнародні повітряні перевезення?
2. Охарактеризуйте відносини, що виникають між споживачами авіатранспортних послуг та міжнародними перевізниками. Нормами якого права вони можуть бути врегульовані?
3. Який порядок бронювання електронних авіаквитків?
4. Назвіть відмінності понять «повітряний перевізник» і «експлуатант повітряного судна».
5. Які встановлені сертифікаційні вимоги до експлуатантів цивільних повітряних суден?

Тема 1.7

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОШУКУ ТА РЯТУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН, ЩО ЗАЗНАЛИ ЛИХА. РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ

Практичне заняття

План

1. Правове регулювання авіаційного пошуку та рятування.
2. Визначення повітряного судна, що зазнає або зазнало лиха.
3. Організація та проведення авіаційного пошуку та рятування.
4. Межі роботи служби пошуку та рятування.
5. Авіаційна подія.
6. Авіаційний інцидент.
7. Розслідування авіаційних подій та інцидентів.
8. Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами.
9. Запобігання авіаційним подіям та інцидентам.

Основні теоретичні відомості

Відповідно до статті 25 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., «кожна договірна держава зобов'язується вживати таких заходів щодо надання допомоги повітряним суднам, які зазнають лиха на її території, яких вона визнає за можливе».

Конкретні рекомендації щодо організації національних систем пошуку та рятування і проведення пошуково-рятувальних операцій

наводяться в Додатку 12 до Конвенції, який називається «Пошук і рятування» і який доповнено «Керівництвом з міжнародного авіаційного та морського пошуку і рятування», що складається з двох частин, що містять положення, які відносяться до створення, підтримки та роботи служб пошуку, що здійснюються державами-членами ІСАО на своїх територіях та над відкритим морем.

Відповідно до міжнародних стандартів та нормативно-правових актів повітряне судно, що зазнає або зазнало лиха, та всі особи, які перебувають (перебували) на його борту незалежно від громадянства, статусу, обставин, підлягають негайному пошуку і рятуванню.

Відповідно до ч. 2 ст. 113 Повітряного кодексу України авіаційний пошук і рятування в Україні здійснюються в межах єдиної державної системи цивільного захисту населення і територій, Національної системи пошуку і рятування на морі в порядку, встановленому спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань цивільного захисту. Регулювання забезпечення авіаційного пошуку в акваторії Чорного та Азовського морів у межах районів польотної інформації України здійснює уповноважений орган з питань авіаційної діяльності.

Ключові поняття: подія, інцидент, пошук повітряного судна, рятування повітряного судна та екіпажу, повітряне судно, екіпаж повітряного судна.

Література: [2]; [9]; [10]; [13]; [16]; [19].

Практичне завдання

Задача 1

Громадянин К. є службовцем Секретаріату ІСАО та належить дої категорії старших спеціалістів (категорія «Р»). Під час очікування вильоту в службове відрядження за завданням Секретаріату ІСАО в аеропорту «Мірабель» Монреаля громадянин К., перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння, почав руйнувати майно аеропорту і вдарив службовця аеропорту, який зробив зауваження. Громадянин К. був затриманий на кілька годин працівниками поліції м. Монреаля, які склали протокол з метою подальшого розгляду питання про порушення кримінальної справи щодо громадянина К. Під час затримання громадянин К. намагався чинити опір і пред'явив документ, який підтверджує, що він є працівником Секретаріату ІСАО.

Дайте правову оцінку діям поліції.

Задача 2

На території держави А – учасниці Чиказької конвенції – сталася авіаційна пригода, в ході якої було повністю зруйновано повітряне судно і загинули пасажирів і члени екіпажу, що перебували на борту. Дане повітряне судно та авіапідприємство, якому воно належало, були в державі Б (також є учасницею конвенції Чикаго), а більшість пасажирів і всі члени екіпажу були його громадянами. Внаслідок розслідування авіаційної події було зроблено висновок, що його причиною стали дії членів льотного екіпажу.

Своєю чергою, зазначені дії членів льотного екіпажу були пов'язані з тим, що вони не знали про суттєві відмінності між процедурами обслуговування повітряного руху, що діяли в державі А, та стандартами, встановленими в Додатку до Чиказької конвенції, оскільки держава А ніколи не повідомляла ІСАО про ці відмінності, і крім цього, збірка аеронавігаційної інформації, що видається державою А, також не містила відповідної інформації.

Чи зможе держава Б притягнути до відповідальності державу А за скоєння міжнародно-протиправного діяння у зв'язку з вищезазначеними обставинами?

Чи можливе притягнення до відповідальності держави А будь-якою іншою державою-членом ІСАО?

Задача 3

Міністр транспорту держави А – учасниці Чиказької конвенції – звернувся до громадянина цієї держави, що є членом Аеронавігаційної комісії ІСАО, а також до кількох громадян цієї держави, які обіймають керівні посади в Секретаріаті ІСАО, ізі зазначенням вплинути на підготовку певного рішення ІСАО на користь держави А.

Чи є правомірними дії міністра транспорту держави А?

Задача 4

Як стало відомо з джерел ЗМІ, повітряне судно без нанесених на борт національних та реєстраційних розпізнавальних знаків, що вилітало з Північної Кореї з партією зброї на борту (40 т), було затримано в аеропорту «Дон Мианг» (Бангкок, Тайланд). У документах на вантаж було написано, що на борту є обладнання для

обробки нафти. Про те, якій країні належить літак, офіційно не повідомляється.

Екіпажу затриманого повітряного судна, що складається з чотирьох громадян Казахстану та одного громадянина України, пред'явлені звинувачення у незаконному зберіганні зброї, яка за тайським законодавством карається довічним ув'язненням.

У результаті допиту з'ясувалося, що замовником рейсу був якийсь громадянин ОАЕ, який повідомив лише про майбутній маршрут польоту та запропонував велику суму грошей готівкою. Проте обов'язковою умовою в угоді було те, що екіпаж не повинен знати та цікавитися характером вантажу.

Чи відповідає держава реєстрації ПС за міжнародний політ ПС без нанесених розпізнавальних знаків?

Яку відповідальність нестиме експлуатант та екіпаж ПС?

Задача 5

Під час виконання прогулянкового польоту на вертольоті «Robinson R66» через несправність паливної системи відмовив двигун повітряного судна. Пілот впорався з керуванням і зумів посадити гелікоптер. Проте під час посадки вертольота виявилось суттєве пошкодження, зокрема з ладу вийшла радіоапаратура. Вимушена посадка сталася за 32 км від аеродрому «Бородянка». Екіпажем було ухвалено рішення дочекатися рятувальників на місці аварії.

Якими способами можна подати сигнал лиха в даній ситуації?

Запитання та завдання для самоперевірки

1. Які заходи передбачені для запобігання авіаційним подіям та інцидентам?
2. Охарактеризуйте правовий статус, функції та завдання Експертної установи з розслідування авіаційних подій.
3. Який орган розробляє рекомендації щодо запобігання авіаційним подіям та інцидентам?
4. Хто забезпечує авіаційний пошук та рятування в акваторіях Чорного та Азовського морів?
5. Визначте функції та завдання пошуково-рятувальних центрів авіаційного пошуку та рятування на морі.

Тема 1.8

ПРАВОВИЙ СТАТУС АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ ТА МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ

Практичне заняття

План

1. Поняття та загальна характеристика підприємств авіаційної галузі.
2. Види авіапідприємств за законодавством України.
3. Правовий статус авіакомпаній.
4. Правовий статус аеропортів та аеродромів.
5. Підприємства обслуговуючої інфраструктури авіаційної галузі.
6. Юридична відповідальність авіапідприємств.
7. Поняття та види міжнародних авіаційних організацій.
8. Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО).
9. Європейська конференція цивільної авіації (ЕКАК).
10. Європейська організація із забезпечення безпеки аеронавігації (Євроконтроль).
11. Міждержавний авіаційний комітет (МАК).
12. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА).
13. Рада цивільної авіації арабських держав (КАКАС).
14. Африканська комісія цивільної авіації (ІАКАК).
15. Центральноамериканська корпорація з обслуговування аеронавігації (КОКЕСНА).

Основні теоретичні відомості

Інтенсивний розвиток міжнародних авіаційних перевезень об'єктивно зумовив виникнення низки міжнародних авіаційних організацій. Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО), що має статус спеціалізованої установи ООН. Статутні цілі ІСАО із забезпечення безпечного й упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі й інших аспектах організації й координації міжнародного співробітництва зі всіх питань діяльності цивільної авіації, у тому числі міжнародних повітряних перевезень.

Європейська конференція цивільної авіації (ЕКАК) займається збиранням й аналізом статистичних даних про діяльність повітряного транспорту в Європі й розробленням рекомендацій з його розвитку й координації, зокрема шляхом спрощення адміністративних формальностей під час оформлення пасажирів, багажу, вантажів, відправлення й прийому повітряних суден при міжна-

родних повітряних перевезеннях і польотах; систематизації й стандартизації технічних вимог до авіаційного обладнання; вивченні питань безпеки польотів і авіаційної безпеки.

Європейська організація із забезпечення безпеки аеронавігації (Євроконтроль) – координує і планує управління повітряним рухом для всієї Європи. Це включає в себе роботу з національною владою, постачальниками аеронавігаційного обладнання, цивільними і військовими користувачами повітряного простору, аеропортами та іншими організаціями. Його діяльність включає в себе стратегічне і тактичне управління потоками, підготовку диспетчерів, регіональний контроль повітряного простору, а також збирання аеронавігаційних податків.

Латиноамериканська комісія цивільної авіації (ЛАКАК) координує діяльність повітряного транспорту держав-учасниць, збирання і публікування статистичних даних про авіаперевезення по пунктах відправлення й призначення, вироблення рекомендацій відносно тарифів, розвитку співробітництва між членами ЛАКАК.

Центральноамериканська корпорація з обслуговування аеронавігації (КОКЕСНА) розробляє рекомендації з уніфікації національних авіаційних регламентів з питань аеронавігації, координує дослідження в галузі ОПР, керує повітряним рухом, обслуговування його зв'язком при аеронавігації в повітряному просторі держав-членів, а також у тих районах повітряного простору, які спеціально визначені регіональним аеронавігаційним планом ІКАО, і в інших районах, у яких КОКЕСНА відповідає за ОПР; надає ОПР юридичним і фізичним особам на підставі укладених з ними контрактів.

Ключові поняття: авіаційні підприємства, міжнародні організації, міжнародний аеропорт, авіакомпанія, аеродром.

Література: [2]; [10]; [11]; [13]; [16]; [19].

Практичне завдання

Задача 1

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

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

Задача 2

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

Дайте їм загальну характеристику.

Задача 3

Під час зміни міжнародного стандарту щодо систем зв'язку та аеронавігаційних засобів, уведених ІКАО, держава А вважає практично ускладненим внесення відповідних змін у свої власні правила та практику протягом певного часу.

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

Задача 4

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

Чи є обов'язковим надання країнам-учасникам Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та ІКАО інформації стосовно реєстрації та належності такого повітряного судна?

Обґрунтуйте свою відповідь.

Задача 5

Дві держави-члени ІКАО направили листа до Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) з проханням про вступ до цієї організації. Авіапідприємство однієї із зазначених держав, що виконує лише регулярні внутрішні авіаперевезення, також направило в ІАТА прохання стати її повноправним членом.

Чи мають бути задоволені прохання зазначених держав та авіапідприємства?

Які вимоги мають бути виконані для вступу до ІАТА?

Запитання та завдання для самоперевірки

1. Які підприємства належать до виробничої інфраструктури аеропортів?
2. Які послуги надають підприємства виробничої інфраструктури аеропортів?
3. Назвіть види підприємств, які забезпечують наземне обслуговування в аеропортах.
4. Хто виступає користувачами послуг підприємств наземного обслуговування в аеропортах?
5. Чи є функціональні відмінності в діяльності підприємств наземного обслуговування в аеропорту і наземного адміністрування в аеропорту?

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Авіаційні правила України «Правила використання повітряного простору України», затверджені спільним наказом Державіаслужби України та Міністерства оборони України від 11.05.2018 № 430/210.
2. Гетьман А.П. Міжнародне повітряне право: підручник / А.П. Гетьман, А.В. Дубнюк, О.М. Пастерніков. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2005. – С. 232.
3. Дараганова Н.В. Правове регулювання діяльності екіпажу повітряного судна України: навч. посібник. – К.: Вид-во Нац. авіац. уні-ту «НАУ-друк», 2009. – 96 с.
4. Декларація глобальних принципів лібералізації міжнародного повітряного транспорту, прийнята 29.03.2003 р. Міжнародною організацією цивільної авіації, Монреаль. URL: – https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_012
5. Класифікація повітряного простору обслуговування повітряного руху України, затверджена Наказом Міністерства інфраструктури України від 10.12.2013 р. №1009.
6. Конвенція для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 г. Монреаль, ИКАО; 1999 г. 114 с.
7. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 16 декабря 1970 г. Повтор. изд-е. Монреаль, ИКАО; 1998 г. 19 с.
8. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации от 23 сентября 1971 г. Повтор. изд-е. Монреаль, ИКАО, 1999 г. 28 с.
9. Конвенция о международном признании прав на воздушные суда от 19 июня 1948 г. Повтор. издание. Монреаль, ИКАО, 1999 г. 11 с.
10. Конвенция об ущербе, причиненном третьими лицами на поверхности от 7 октября 1952 г. Повтор. изд-е. Монреаль, ИКАО; 2000 г. 20 с.
11. Конвенція про Міжнародну організацію цивільної авіації від 7 грудня 1944 р. / Міжнародне публічне право: зб. док-тів. Т. 2. – М.: БЕК, 1996. 539 с.
12. Костицький В. В. Повітряне право України: навч. посібник / за заг. ред. д-ра юрид. наук В. В. Костицького. – Дрогобич: Коло, 2011. – С. 552.
13. Орловский М. Н., Сердюков А. А., Шаабдиев С. Ш. Авиационная безопасность. – Харьков: НАКУ «ХАИ», 2016. – 208 с.
14. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. (офіц. текст). – К.: Паливода А. В., 2011. – С. 112.
15. Правила аеронавігаційного обслуговування «Організація повітряного руху» (Doc. 4444) ICAO.
16. Правила надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України, затверджені Наказом Державної служби України з нагляду та забезпечення безпеки авіації та Міністерством оборони України від 28.11.2005 р. №897/703 (в редакції від 03.10.2011 р.) // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1572-05>.
17. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21.03.2017 р. №1965-VIII / Відомості Верховної Ради України. 2017. – № 16. – Ст. 199.
18. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: Постанова КМУ від 06.12.2017 р. № 954.
19. Про затвердження Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України: Наказ № 897/703 від 28.11.2005 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1572-05>.
20. Репецький В. М. Міжнародне публічне право: підручник / В. М. Репецький. – К.: Знання, 2011. – 437 с.
21. Рижий В. І. Міжнародне повітряне право: зб. наук.-практ. публ. / В. І. Рижий. – К.: Юстініан, 2011. – 480 с.
22. Тимченко Л. Д. Міжнародне право : підручник / Л. Д. Тимченко, В. П. Кононенко. – К.: Знання, 2012. – 631 с.

Навчальне видання

**МІЖНАРОДНЕ
ПОВІТРЯНЕ ПРАВО**

**ПРАКТИКУМ
для здобувачів вищої освіти
ОС «Бакалавр»
спеціальності 081 «Право»**

**Укладачі:
ЖМУР Наталія Володимирівна
ПОЛІЩУК Інна Володимирівна**

**В авторській редакції
Технічний редактор *А. І. Лавринович*
Коректор *О. О. Крусь*
Комп'ютерна верстка *Н. В. Чорної***

**Підп. до друку 23.01.2023. Формат 60x84/16. Папір офс.
Офс. друк. Ум. друк. арк. 2,09. Обл.-вид. арк. 2,25.
Тираж 25 прим. Замовлення № 1-1.**

**Видавець і виготівник
Національний авіаційний університет
03058. Київ-58, проспект Любомира Гузара, 1.**

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру ДК № 7604 від 15.02.2022.