УДК 347.8:629.73 (477)(043.2)

**Кравченко Д.,** студентка

Юридичного інституту,

Національного авіаційного університету, м.Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

Правові проблеми щодо виконання міжнародних польотів в Україні

 Міжнародне повітряне право регулює переважно міжнародну діяльність національної цивільної авіації, що складається з міжнародних польотів, ви­конуваних в суверенному повітряному просторі іноземних держав і за меж­ами державної території, а також міжнародних перевезень пасажирів і ван­тажу, що переміщуються на повітряному транспорті з однієї країни в іншу[5,c.121].

 Міжнародні польоти і міжнародні перевезення здійснюються одночасно, але регулюються окремо одне від одного. Слід враховувати також і той факт, що міжнародні польоти не в усіх випадках регулюються виключно міжнародним правом. Частіш за все в силу збігу об'єкту регулювання предметом міжнарод­ного договору і національного закону стає одне і те ж питання. Свідченням цьому є, наприклад, польоти іноземних цивільних повітряних суден над дер­жавною територією. Чиказька конвенція 1944 р. чітко і ясно встановила, що ніякі регулярні міжнародні повітряні сполучення над територією країни не можуть здійснюватися без дозволу територіального суверену, тобто офіційної влади цієї країни[1].

 Держави несуть відповідальність за порушення принципів та норм міжнародного повітряного права. Зокрема, державу може бути позбавлено права голосування в Асамблеї ІКАО (ст. 88 Чиказької конвенції). Вони також несуть відповідальність за порушення суверенітету інших держав над їх повітряним простором.

 Іншим аспектом проблеми відповідальності у міжнародному повітряному праві є відповідальність авіаперевізника. Результатом співробітництва держав у цій сфері стала серія договорів, яка отримала назву "Варшавська система".

 Повітряний кодекс України регулює діяльність авіації щодо використання повітряного простору з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації, а його чинність поширюється на усіх користувачів повітряного простору України, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування не передбачають іншого (ст. 2). Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, який є частиною її території[3].

 Держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через Міністерство транспорту України та відповідні органи авіаційного транспорту України (ст. 3).

 З моменту проголошення незалежності в Україні вперше самостійно укладаються угоди про повітряні сполучення між Урядом України та урядами низки країн. Україна, як суб'єкт міжнародного права, здійснює безпосередні зносини з іншими державами, укладає договори, у тому числі про повітряні сполучення щодо використання повітряного простору тощо [2,с.9]. Ратифікуються до національного законодавства міжнародні правові акти. Однак, серед нерозв'язаних проблем щодо використання повітряного простру до цього часу лишаються старі проблеми: низка авіаційних правил мають суттєві розбіжності з рекомендаціями ІКАО та іншими міжнародними актами; законодавчо не розмежована діяльність органів керування повітряним рухом цивільної, державної авіації та протиповітряної оборони; частина авіаційних правил має закритий характер, особливо, це стосується державної авіації; Звід авіаційних правил України та Положення про виконання міжнародних польотів у повітряному просторі України, Порадник до виконання польотів тощо не прийняті, що значно ускладнює порядок виконання польотів у повітряному просторі України (ст. 7, 9, 10, 51, 54, 71, 72-75). ПК України не містить визначення “міжнародній політ” та приписів, які б безпосередньо регламентували порядок та правила їх виконання авіацією усіх відомств[3].

 Не сприяє цивілізованому підходові і відсутність в Україні координаційного центру та науково-дослідної установи, яка б взяла на себе функцію розробника науково обґрунтованих та узгоджених авіаційних правил з метою створення самостійної правової галузі з національного та міжнародного повітряного права. Неодноразові реорганізації та перепідпорядкування авіаційних структурних підрозділів не дали очікуваного ефекту: розпорошеність, поділ на багаточисленні комерційні, державні, акціонерні та інші структури, службові зловживання посадових осіб, відсутність коштів на розвиток авіаційної галузі тощо, негативно позначаються на встановленому порядку та правилах використання повітряного простору України, що створило умови, за яких іноземні користувачі повітряного простору “облітають” територію України, у зв'язку з чим значно знизилися надходження до державного бюджету та багато інших наслідків, які не сприяють розвитку підвищення авторитету Української авіації[4,c.154].

Література

1. Декларація про державний суверенітет // Відомості Верховної України.- 1990.- №31.- Ст. 429.
2. Контитуція України : Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. – К.: Преса України, 1996.
3. Повітряний кодекс України // Відомості Верховної України — 1994.- №25.- Ст.274.
4. Хороманська О.Г. Шляхи нормативно-правового забезпечення цивільної авіації України. – К., 1999.- 453с.
5. Іванов Ю.А. Міжнародне право: Посібник для підготовки до іспитів, К., 2004- 198с.