**Міністерство освіти і науки України**

**Національний авіаційний університет**

**нАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ**

**кафедра господарського, повітряного та космічного права**

ОПОРНИЙ КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ З ДИСЦИПЛІНИ

„ Актуальні проблеми сучасного повітряного права ”

за спеціальністю 081 «Право»

Укладач: д.ю.н., С.О. Юлдашев

Конспект лекцій розглянутий та схвалений

на засіданні кафедри господарського, повітряного і космічного права

Протокол № \_\_\_\_ від «\_\_\_»\_\_\_\_\_20\_\_р.

Завідувач кафедри

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_С. Юлдашев

Тема.1. Цивільна авіація та її складові.

1. Цивільна авіація як система, її основні складові та їх характеристика.
2. Повітряне судно як основний елемент цивільної авіації.
3. Нормативне визначення повітряного судна та юридична класифікація повітряних суден.
4. Співвідношення понять „повітряне судно” та „літальний апарат”.

Для розуміння терміну „Цивільна авіація” слід звернутися до, принаймні трьох НПА.

Відповідно до п.3) ч.1 ст.1 Повітряного кодексу України (ПКУ) від 19.05.2011р. №33393-VІ “авіаційна діяльність − діяльність фізичних та юридичних осіб у галузі авіації та/або організація повітряного руху України”.

А в ст.32 Закону України “Про транспорт” від 10.11.94р. № 232/94-ВР міститься таке: “До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту”. Для більш комплексного підходу до розгляду авіації як галузі слід процитувати ще одне поняття, що вживається в п.2 Постанови Кабінету Міністрів України “Про затвердження Положення про використання повітряного простору України” від 29.03.2002р. № 401: “авіація - галузь, що є складовою частиною транспортної системи країни, підприємства, установи та організації якої незалежно від форми власності та підпорядкування володіють повітряними суднами та провадять діяльність, пов'язану з використанням повітряного простору”.

Отже одним із найважливіших елементів поняття ЦА, на нашу думку, є категорія „повітряне судно”. Якби не було б такого високотехнологічного та наукоємного виробу, то й не було б всієї авіаційної інфраструктури і авіації як галузі взагалі.

В навчальній літературі, нормативно-правових актах зустрічаються такі поняття як „літак”, „літальний апарат”, „повітряне судно”.

Здебільшого навчальна література технічного спрямування визначає „літак” як літальний апарат, що важчий за повітря з аеродинамічним принципом польоту.

У літературі технічного спрямування „літальний апарат” визначається як пристрій для керованого пересування в атмосфері планети або в космічному просторі. ЛА використовуються для перевезення людей, вантажів, виконання сільськогосподарських робіт, проведення аерофотозйомки, зондування Землі з космосу, наукових досліджень, у військових цілях тощо.

Нормативне визначення що таке є ЛА міститься в п.54) ч.1 ст.1 ПКУ: літальний апарат − пристрій для польотів в атмосфері чи космічному просторі; а повітряне судно - це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні (п.79) ч.1 ст.1 ПКУ, 20011р.).

Існує декілька критеріїв для розмежування повітряних суден. Відмітимо декілька з них - це нормативний, за призначенням та за дальністю польоту.

Відповідно до ПКУ повітряні судна поділяються на державні, цивільні і експериментальні.

31) державне повітряне судно − повітряне судно, що застосовується у військовій, митній та прикордонній службі, службі цивільного захисту, в органах внутрішніх справ;

103) цивільне повітряне судно − повітряне судно, що не належить до державних повітряних суден;

33) експериментальне повітряне судно − прототип повітряного судна, модифіковане або нове повітряне судно, на якому проводяться випробування або дослідно-конструкторські, експериментальні та науково-дослідні роботи;

Такий критерій поділу як „за призначенням” дає можливість надати наступний перелік: цивільні, військові, пасажирські, транспортні, учбові, експериментальні, для виконання сільськогосподарських робіт, спортивні, санітарні та ін.

За дальністю польоту:

* Дальньомагістральні (L > 6000км),
* Середньомагістральні (2500км < L < 6000км),
* Ближньомагістральні (1000км < L < 2500км),
* ПС місцевих повітряних ліній (L < 1000км).

Тема 2. Авіаційна техніка та її сертифікація.

1. Основні складові повітряного судна та їх призначення.
2. Компонентизація основних елементів повітряного судна.
3. Сертифікація авіаційної техніки та її компонентів.
4. Види сертифікаційних випробувань авіаційної техніки та її компонентів.

Як з’ясовано вище ПС – це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі.

Звичайно ця складна наукоємка та високотехнологічна система складається з певних частин. Розглянемо основні.

ПС складається з наступних основних частин: фюзеляж, крило, опірення, шасі, силова установка (авіаційний двигун) та система органів управління ПС.

Нормативне визначення кожної з зазначених частин відсутнє, але відповідно до наказу Мінтрансу визначена класифікація цих елементів, про що мова йтиметься нижче.

Фюзеляж – це корпус ПС, до якого прикріплюються крило, опірення, шассі, іноді силова установка (авіаційні двигуни).

Відповідно до ст.ст. 42-44 Повітряного кодексу України цивільне повітряне судно нової конструкції (нового типу) повинно бути сертифіковано на відповідність його діючим в Україні нормам льотної придатності і мати сертифікат типу. Сертифікат типу видає державний орган з питань сертифікації та реєстрації.

З метою вдосконалення системи сертифікації авіаційної техніки та її компонентів Кабінет Міністрів України постановою від 03.10.97р. №1095 затвердив сертифікацію авіаційної техніки та її компонентів.

Цією постановою установлено, що авіаційні правила з питань нормування льотної придатності цивільної авіаційної техніки і типових процедур сертифікації повітряних суден та їх компонентів, з сертифікації виробництв авіаційної техніки, розроблені Міждержавним авіаційним комітетом і затверджені Радою з авіації і використання повітряного простору СНД, вводяться в дію в Україні Міністерством транспорту за погодженням з Міністерством промислової політики і з заінтересованими міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади. До того ж дозволено Міждержавному авіаційному комітетові до завершення формування національної системи сертифікації авіаційної техніки згідно з чинними в Україні авіаційними правилами проводити спільно з Міністерством транспорту і органом державного регулювання діяльності цивільної авіації України з видачею відповідних документів:

* сертифікацію типу повітряних суден транспортної категорії та їх компонентів, які розробляються та/або виробляються в Україні, а також сертифікацію виробництв авіаційної техніки;
* сертифікацію типу повітряних суден та їх компонентів, які розробляються та/або виробляються у країнах-учасницях Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору та призначаються для експлуатації в Україні, а також сертифікацію виробництв цієї авіаційної техніки;
* сертифікацію організацій, що розробляють авіаційну техніку, за поданням Міністерства промислової політики.

Відповідно до цієї постанови Міністерству транспорту разом з Міністерством промислової політики передбачалось узгодити з Міждержавним авіаційним комітетом процедури спільного проведення робіт, пов'язаних із сертифікацією авіаційної техніки, її компонентів і виробництв.

Відповідно до наказу Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил сертифікації типу авіаційної техніки (розділи A, B, C, D, E частини 21 Авіаційних правил України "Процедури сертифікації авіаційної техніки") від 03.11.2000р. №611, зокрема Гл. 7 «Компоненти повітряного судна» класифікація компонентів ПС компоненти ПС щодо цих Правил мають таку класифікацію:

* компоненти I класу - авіаційний маршовий двигун (АМД), повітряний гвинт (ПГ) і допоміжний двигун (ДД);
* компоненти II класу - фюзеляж, крило, поверхні керування, секції механізації крила, шасі, механічна система керування та інші частини конструкції планера ПС, АМД, ПГ і ДД, працездатність яких безпосередньо впливає на їхню льотну придатність;
* компоненти III класу - комплектувальні вироби (КВ), до яких належать будь-які встановлені на ПС, АМД, ПГ і ДД механізми, прилади, устаткування (включаючи з'єднувальне), стандартні деталі й інші комплектувальні (готові) вироби, що використовуються для здійснення польоту ПС.

Сертифікація компонентів ПС відбувається відповідно до процедурних норм підпункту 7.2 зазначених правил

Тема 3. Періоди розвитку ЦА.

1. Критерії для періодізації розвитку цивільної авіації.
2. Науково-технічний прогрес як критерій періодізації розвитку ЦА.
3. Міжнародно-правові акти як критерій періодізації розвитку ЦА.
4. Національні нормативно-правові акти як критерій періодізації розвитку ЦА.

Для визначення періодізації розвитку ЦА доцільно визначити критерії для такої періодізації.

На нашу думку критерії можна визначити такі:

1. З точки зору розвитку науково-технічного прогресу,
2. У міжнародно-правовому аспекті розвитку ЦА,
3. У національно-правовому аспекті розвитку ЦА

В різних підручниках по-різному розглядається періодізація розвитку ЦА в залежності від розвитку НТП. Тому доцільно розглянути два останніх критерія.

Відомо, що розвиток НТП є рушійною силою розвитку людства майже в усіх галузях знань. Саме з появою нових типів ПС, здатних пересуватися в повітряному просторі на великі відстані виникла потреба правового регулювання такої діяльності як з боку національного законодавства, так і з точки зору міжнародно-правового регулювання.

Цікавою представляється періодізація розвитку міжнародного повітряного права, запропонована В.І.Рижим в розділі ХІ підручника Міжнародне право: Основні галузі: Підручник / За ред. В.Г.Буткевича. – К.: Либідь, 2004. – 816с. Автор пропонує своє бачення періодів розвитку МПП у наступному нижчевикладеному матеріалі.

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. У міжнародному публічному праві зародилася нова самостійна галузь, яка в подальшому дістала назву *“міжнародне публічне повітряне право”*. Одночасно постала нагальна потреба в правовому регулюванні і суто цивільно-правових відносин між власниками та експлуатантами (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 зумовило становлення так званого „*міжнародного приватного повітряного права”*. Для тогочасного міжнародного повітряного права характерним було те, що більшість держав, беручи участь у створенні норм міжнародного повітряного права, не мала національного (внутрішнього) повітряного права[[1]](#footnote-1), що в подальшому певним чином сприяло уніфікації правового регулювання використання державами повітряного простору.

Становлення та розвиток міжнародного повітряного права дослідники поділяють на певні етапи або періоди.

***Перший етап.*** Це період формування основ теорії повітряного права, а також створення державами нормативних масивів національного та міжнародного повітряного права. Головними питання, які вирішували юристи та державні законодавці на цьому етапі були передовсім питання суверенітету держави над повітряним простором, визначення сутності самого поняття повітряного простору, правової природи польотів, а також спроби створити правові норми, які б регулювали польоти, використання повітряних суден тощо.

***Другий етап.***На Версальській мирній конференції в Парижі 13 жовтня 1919 року було прийнято *Міжнародну конвенцію про повітряне пересування*, відому під назвою **Паризька конвенція 1919 р.**,яка ознаменувала завершення першого етапу становлення міжнародного повітряного права. Паризька конвенція, зокрема, вперше закріпила повний і виключний суверенітет кожної держави стосовно повітряного простору над її територією (ст. 1), містила загальні принципи міжнародних повітряних пересувань, норми щодо національності повітряних суден, про посвідчення щодо придатності повітряних суден до польотів та свідоцтва льотного та іншого особового складу, про польоти над іноземною територією, про правила зльоту, польоту та посадки, про заборонені вантажі, про державні повітряні судна та організаційні питання. Конвенція мала також вісім додатків, що стосувалися правил технічного характеру.

***Третій етап****.* Початок цьому етапові розвитку міжнародного повітряного права було покладено прийняттям *Конвенції про міжнародну цивільну авіацію* - **Чиказька конвенції 1944 р.,** та створенням *Міжнародної організації цивільної авіації* **– International Civil Aviation Organization** (**ICAO; ІКАО**)[[2]](#footnote-2). Як вважає Ю.М.Малєєв,- цей етап тривав до кінця 70-х років[[3]](#footnote-3). Маючи на меті подальшу уніфікацію норм повітряного права, творці Чиказької конвенції 1944 р. одночасно прагнули замінити відповідні регіональні конвенції та надати Чиказькій конвенції 1944 р. своєрідного статусу універсальної (уніфікованої) конвенції, що їм певною мірою і вдалося зробити. Припинили чинність Паризька 1919 р., Мадридська 1926 р. та Гаванська 1928 р. конвенції. Характерною ознакою цього періоду є зростання ролі ІКАО в регулюванні міждержавних відносин, що склалися в процесі використання цивільної авіації. ІКАО як спеціалізовану установу ООН, наділено широкою міжнародною відповідальністю в галузі цивільної авіації.

 ***Четвертий етап.*** Протягом останніх двох десятиліть (кінець ХХ – початок ХХІ ст.) у світі відбулися значні події, які знаменували початок нового - четвертого етапурозвитку міжнародного повітряного права. Характерними ознаками цього етапу є, передусім , розпад так званої соціалістичної системи на чолі з Радянським Союзом, поява самостійних пострадянських держав, які розбудовують ринкову економіку, “потепління” відносин між Заходом і Сходом, ліквідація “залізної завіси”, функціональне розширення використання повітряного простору (ракетне зондування атмосфери, наукові дослідження в атмосфері, випробування зброї, прольоти космічних кораблів і апаратів і т.п.), а також використання повітряних суден і повітряного простору для реалізації злочинних намірів (достатньо згадати трагічні події, що мали місце у США 11 вересня 2001 р.). Зрозуміло, що зазначені та інші події не могли не вплинути і на розвиток міжнародного повітряного права. Авіація утворених на теренах колишньог СРСР держав, а також їх численні приватні авіакомпанії вийшли на міжнародні авіаційні ринки, що спричинилося до укладення великого масиву міжнародних двосторонніх та багатосторонніх угод щодо правового регулювання питань використання повітряного простору, включаючи й повітряний простір України.

 Наступним важливим уніфікаційним кроком цьому етапі стало прийняття 28 травня 1999 р. Дипломатичною конференцією з повітряного права нової *Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень,* – **Монреальської конвенції 1999 р.**, яку ратифікувало за станом на вересень 2003 р. 32 держави (набула чинності 03 листопада 2003 р.)[[4]](#footnote-4). Монреальська конвенція 1999 р. замінила складну і громіздку *“Варшавську систему”*, яка охоплює: 1) **Варшавську конвенцію 1929 р.**; 2) **Гаазький протокол 1955 р.** до Варшавської конвенції 1929 р.; 3) **Гвадалахарську конвенцію 1961 р.** 4) **Гватемальський протокол 1971 р.** до Варшавської конвенції 1929 р.; 5) **Монреальські протоколи 1975 р.**до Варшавської конвенції 1929 р.; 6) **Монреальську угоду 1966 р.** до Варшавської конвенції 1929 р.

«Прийняття Монреальської конвенції 1999 р., як зазначає Ю.М.Малєєв, - не просто «технічне» питання уніфікації документів ускладненої «системи», яка вже стала втрачати ознаки системності. Це відповідає і новим реаліям у сфері межнародних повітряних перевезень”[[5]](#footnote-5).

З кінця минулого століття процес інтеграції Європи почав поширюватися і на повітряний простір. Мова йде про проект *“єдиного європейського неба”*, запропонований Євросоюзом і підтриманий провідними європейським авіакомпаніями – “British Airways”, “Air France” i “Lufthansa”. Починаючи з 1 січня 1993 р. в рамках Європейського союзу встановлено багатосторонній правовий режим, що скасував усі попередні двосторонні домовленості держав-учасниць Євросоюзу з питань діяльності повітряного транспорту, встановивши таким чином для їх авіаперевізників *“відкрите небо”*[[6]](#footnote-6)*.*

Характерною ознакою четвертого етапу розвитку міжнародного повітряного права є і порушення питання про кардинальне оновлення положень Чиказької конвенції 1944 р., а також заповнення її численних прогалин. Провідний фахівець із міжнародного повітряного права Ю.М.Малєєв неодноразово у своїх роботах наголошував, що аргументи на користь перегляду Чиказької конвенції дуже вагомі і такий перегляд безсумнівно необхідний, але здійснити його слід «у новій формі». У публікаціях з міжнародного повітряного права (Ю.М.Малєєв, В.І.Рижий, В.А.Подберезний та інші) висловлювалася пропозиція розробити та підписати нову *Конвенцію ООН із повітряного права*, аналогічну до чинної в морському праві (Конвенція ООН 1982 р. із морського права). Приписи норм майбутньої нової конвенції з повітряного права мають стосуватися всіх аспектів використання повітряного простору, а не лише польотів повітряних суден цивільної авіації, тобто і польотів державних повітряних суден, космічних апаратів, запуску ракет, дослідних зондів, будівництва висотних об’єктів, збереження навколишнього середовища, а також питань відповідальності держав тощо.

Національно-правовий аспект представлений прийняттям основоположних НПА, що регулюють діяльність ЦА.

*Перший етап.* 1993 – 1994 – прийняття Повітряного кодексу України (1993р.) та ЗУ „Про транспорт” (1994р.). Так у ст. 1 ПКУ (Суверенітет над повітряним простором України) було визначено, що Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, що є частиною території України. А повітряним простором України є частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, в тому числі над її територіальними водами (територіальним морем). Це був один з перших НПА, у якому унормовано діяльність ЦА. ПКУ (1993р.) визначив сферу його дії. Ним регулювалась діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації. А дія Повітряного кодексу України поширювалася на всіх користувачів повітряного простору України в частині, що їх стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування користувача не передбачали іншого.

ЗУ „Про транспорт” (1994р.) визначено, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою (ст. 1).

Відносини, пов’язані з діяльністю транспорту (в т.ч. й авіаційного), регулюються цим Законом, кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України. Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов’язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення. Також відповідно до ст.32 зазначеного закону до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. Тобто ці два НПА в основному визначили роль та місце авіаційного транспорту в системі суспільного виробництва та унормували деякі нюанси правового регулювання ЦА.

*Другий етап.* 1996 – 2002рр. Прийняття урядом України постанов «Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації» від 28 грудня 1996 р. № 1587 та щодо затвердження Положення про порядок використання повітряного простору України (2002р.). Додатками до першої постанови є невідкладні заходи поліпшення діяльності цивільної авіації та Концепція розвитку цивільної авіації України. Концепція визначає основні напрями розвитку цивільної авіації України на 15 - 20-річний період як складової частини транспортної галузі та шляхи розв'язання проблем, які прогнозуються на цей період. Концепція розроблена на основі законодавства України. Її концептуальні положення грунтуються на тому, що Україна є незалежною державою, одним із засновників ООН, входить до Ради Європи, є членом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та інших міжнародних авіаційних організацій, займає вигідне для діяльності авіаційного транспорту геополітичне становище, має широку і розвинуту інфраструктуру цивільної авіації, розвинуту авіаційну промисловість, спроможну розробляти, виготовляти та обслуговувати сучасну авіаційну техніку, а також потужний потенціал наукових, проектних, навчальних закладів і фахівців авіаційної галузі.

Положенням про порядок використання повітряного простору України (2002р.) визначено нормативне забезпечення порядку використання та регулювання повітряного простору та організації повітряного руху. Цим Положенням регулюється:

1. Діяльність, пов’язана з використанням повітряного простору:
* польоти цивільних, державних та експериментальних повітряних суден;
* дії, пов'язані з переміщенням (знаходженням) матеріальних об'єктів у повітряному просторі;
* пуски ракет, усі види стрільб (у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси), що становлять загрозу безпеці польотів повітряних суден та інших літальних апаратів;
* вибухові роботи.
1. Діяльність, що може спричинити загрозу безпеці польотів ПС та ін. об’єктів:
* електромагнітне випромінювання;
* викиди в атмосферне повітря забруднюючих та будь-яких інших речовин, що погіршують видимість;
* будівництво та розміщення об'єктів і ліній електропередачі у секторі зльоту або посадки повітряних суден;
* розміщення об'єктів, що приводить до масового скупчення птахів та диких тварин.
* запуски метеорологічних радіозондів;
* інші види діяльності, які можуть створити загрозу безпеці польотів повітряних суден та інших об'єктів.

Протягом 2002 – 2011рр. приймалися НПА різної юридичної сили щодо правового забезпечення діяльності ЦА. Це стосувалося доповнень до ПКУ (1993р.), встановлення правил повітряних перевезень, визначення правового статусу органу державного регулювання діяльності ЦА та ін.

*Третій етап.* 2009 – 2011рр. по теперішній час. Приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль 1999р., ЗУ від 17.12.2008 р. № 685-VI). Мета цієї міжнародної угоди – замінити громіздку Варшавську систему договорів щодо уніфікації правил міжнародних повітряних перевезень. Держави - сторони цієї міжнародної угоди визначили значний внесок Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Варшаві 12 жовтня 1929 року, інших пов'язаних з нею документів у справу гармонізації норм міжнародного приватного повітряного права та необхідність удосконалення й консолідації Варшавської конвенції та пов'язаних з нею документів.

Затвердження нового Повітряного кодексу України (2011р.), в якому визначено, що ПКУ встановлює правові основи діяльності в галузі авіації. А державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах. Також у ст..1 визначено терміни, що вживаються у ньому. Цей НПА містить 19 розділів, норми яких мають врегульовувати різнопланові відносини, пов’язані з використанням повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

Тема 4. Політ повітряного судна.

1. Нормативне визначення та основні режими польоту повітряного судна.
2. Юридичні підстави здійснення польотів повітряних суден.
3. Поняття польоту повітряного судна у технічному та юридичному аспектах.
4. Класифікація польотів повітряного судна.
5. Міждержавний (міжнародний політ) політ, внутрішньодержавний політ, позадержавний політ.

Цікавою представляється визначення польоту повітряного судна, що запропонована В.І.Рижим в розділі ХІ підручника Міжнародне право: Основні галузі: Підручник / За ред. В.Г.Буткевича. – К.: Либідь, 2004. – 816с. Автор пропонує своє бачення визначення польоту повітряного судна у технічному та юридичному аспектах.

Для висвітлення міжнародно-правових питань регулювання польотів повітряних суден у повітряному просторі важливо визначити такі поняття, як “повітряне судно”, “політ повітряного судна”, звернувши увагу на юридичну кваліфікацію та класифікацію[[7]](#footnote-7) типів, видів і форм польотів повітряних суден узагалі.

Об’єктом регулювання міжнародного повітряного права є в основному використання в повітряному просторі таких літальних апаратів, які дістали назву “повітряні судна”.

Загальноприйнятого міжнародно-правового визначення поняття “повітряне судно” не має, хоча спроби сформулювати його мали місце на деяких міжнародних юридичних форумах. Паризька конвенція 1919 р. запропонувала під повітряним судном розуміти “будь-який апарат, який може триматися в атмосфері за рахунок взаємодії з повітрям”(Додаток А). Чиказька конвенція 1944 р. в Додатку 7 відтворила модель визначення повітряного судна Паризькою конвенцією, але з суттєвим доповненням: “...відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні”, яке однозначно позбавляє судно на повітряній подушці статусу повітряного судна[[8]](#footnote-8).

У національних законодавствах та в міжнародних документах визначення поняття “політ повітряного судна” дається в “технічному” чи “юридичному” (“нормативному”) аспектах.

У “технічному” (“фізичному”) аспекті поняття “політ повітряного судна” визначається, зокрема, як проміжок часу: 1) від початку руху повітряного судна під час зльоту до припинення його руху та пробігу після посадки[[9]](#footnote-9); 2) від запуску двигунів повітряного судна з метою зльоту до їх вимкнення після посадки (П. 3 ст. 1 Токійської конвенції 1963 р.) або 3) як “переміщення (повітряного судна.- В.Р.) у повітряному просторі, а також зависання” (Ч. 2 ст. 51 ПК України). Наприклад, ч. 1 ст. 3 Гаазької конвенції та підпункт а) ст. 2 Монреальської конвенції перебування повітряного судна в польоті визначають з моменту закриття всіх його зовнішніх дверей після завантаження до моменту відкриття будь-якої з таких дверей для вивантаження. В ч. 2 ст. 5 Токійської конвенції 1963 р. додатково зазначається, що “в разі вимушеної посадки положення даної глави застосовуватимуть щодо вчинення на борту правопорушень і дій доти, поки компетентні власті держави не візьмуть на себе відповідальність за повітряне судно і за осіб та майно на борту”. Конвенційні визначення “польоту повітряного судна” є специфічними, оскільки мають на меті попередження та припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, видачу та притягнення до відповідальності злочинців за їх скоєння.

“Юридичне” (“нормативне) тлумачення поняття “політ повітряного судна” суттєво відрізняється від його визначення у “технічному”, чи “фізичному”, аспекті.

З погляду правової теорії політ повітряного судна – це самостійний інститут відповідно національного чи міжнародного повітряного права. Політ повітряного судна – це інститут національного і міжнародного повітряного права, в процесі реалізації норм яких певні суб’єкти національного та/або міжнародного права вступають у відносини, що регулюються відповідно до приписів норм національного права чи національно-правових та міжнародно-правової систем, з метою досягнення конкретних цілей відповідно в межах суверенного чи суверенного і відкритого повітряного простору.

Якщо при здійсненні будь-якого польоту повітряного судна об’єктом правового регулювання є лише внутрішньодержавні відносини, що склалися (виникли) між суб’єктами національного права конкретної держави реєстрації чи експлуатанта повітряного судна, то такий політ повітряного судна необхідно кваліфікувати як суто внутрішньодержавний (національний) політ, тобто як інститут національного повітряного права, в процесі реалізації якого суб’єкти права держави реєстрації чи експлуатанта повітряного судна вступають у відносини, що регулюються відповідно до приписів норм національно-правової системи такої держави, з метою досягнення конкретних цілей у межах суверенного повітряного простору. При виконанні такого польоту обслуговувальним правовим механізмом виступають приписи лише норм внутрішнього (національного) права такої держави.

Якщо при здійсненні будь-якого польоту повітряного судна об’єктом правового регулювання на певному етапі такого польоту виступають внутрішньодержавні відносини, які виникають між суб’єктами права держави реєстрації чи експлуатанта такого повітряного судна, а на наступному етапі – міждержавні (міжнародні) відносини, то такий політ повітряного судна необхідно кваліфікувати як позадержавний (закордонний) політ, тобто як інститут національного і міжнародного повітряного права, у процесі реалізації якого його суб’єкти вступають у відносини, що регулюються одночасно приписами норм як національного, так і міжнародного права, з метою досягнення конкретних цілей у відкритому повітряному просторі.

Юридична сутність позадержавного (закордонного) польоту повітряного судна полягає в тому, що правове регулювання такого польоту забезпечується не лише приписами норм чинного законодавства держави реєстрації чи експлуатанта такого повітряного судна, а й приписами норм міжнародного повітряного права, які регулюють польоти повітряних суден у міжнародному повітряному просторі. Прикладами позадержавного (закордонного) польоту є польоти в міжнародному (відкритому) повітряному просторі у військових цілях, з метою наукових, метеорологічних досліджень, випробувань, розвідки рибних запасів, спортивні, екскурсійні, розважальні польоти тощо.

Позадержавним (закордонним) польотом у “чистому вигляді” буде політ повітряного судна, зліт та посадка якого здійснюється з та на поверхню відкритого моря чи з та на територію Арктики й Антарктики.

Позадержавним (закордонним) польотом повітряного судна є також політ повітряного судна в міжнародному (відкритому) повітряному просторі у випадку здійснення останнім посадок (запланованих чи незапланованих) на сухопутну територію (наприклад, на територію Антарктики), штучні платформи, авіаносці тощо чи на морську акваторію відкритого моря, а також у разі неповернення повітряного судна в національний повітряний простір (наприклад, у випадку авіакатастрофи).

Не можна кваліфікувати як позадержавний (закордонний) політ повітряного судна, яке з будь-якої причини не долетіло до запланованого місця посадки на території іншої держави. Такий політ повітряного судна в будь-якому разі є міждержавним (міжнародним) польотом.

Політ повітряного судна на територію будь-якої держави, наприклад, з території Антарктики чи водної акваторії (за винятком держави його реєстрації чи держави експлуатанта), при здійсненні якого повітряне судно перетинає кордон лише однієї держави (наприклад, Австралії) необхідно кваліфікувати як міждержавний (міжнародний), з огляду на те, що таке повітряне судно вже перетнуло кордон однієї держави-держави реєстрації або експлуатанта такого повітряного судна чи іншої держави при польоті в Антарктику.

Якщо об’єктом правового регулювання у процесі здійснення польоту повітряного судна є як відносини, що склалися між суб’єктами внутрішньодержавного (національного) права мінімум двох держав – держави реєстрації чи експлуатанта повітряного судна (наприклад, держави вильоту такого повітряного судна) та іншої держави (наприклад, держави посадки такого повітряного судна), так і міждержавні (міжнародні) відносини, то такий політ повітряного судна необхідно кваліфікувати як міждержавний (міжнародний) політ, тобто як інститут національного і міжнародного повітряного права, у процесі реалізації якого суб’єкти національно-правових систем та міжнародного права вступають у відносини, що регулюються на певних етапах його здійснення приписами норм відповідних національно-правових систем і міжнародного права, з метою досягнення конкретних цілей у суверенному та відкритому повітряному просторі.

Юридична сутність міждержавного (міжнародного) польоту повітряного судна полягає в тому, що правове регулювання такого польоту здійснюється відповідно до приписів норм чинного законодавства держави реєстрації (експлуатанта) такого повітряного судна (держави вильоту), держави (держав), у повітряному просторі якої виконується такий політ чи через повітряний простір якої здійснюється проліт (транзит), включаючи й норми держави посадки такого повітряного судна, а також приписів норм міжнародного повітряного права, що регулюють у тому числі й польоти повітряних суден у відкритому (міжнародному) повітряному просторі

У міжнародному повітряному праві кожен тип польоту повітряного судна реалізується в певних видах і формах. Так, у міжнародній та національній льотній практиці існує лише два види польотів: регулярні та нерегулярні польоти, які у свою чергу поділяються на дві форми польотів повітряних суден: комерційні та некомерційні.

Що стосується регулярних польотів, то в Чиказькій конвенції 1944 р. передбачено, що вони “не можуть здійснюватися над територією або на територію” іншої держави інакше “як зі спеціального дозволу або з іншої санкції цієї держави і відповідно до умов такого дозволу або санкції” (ст. 6). Регулярні польоти виконуються тільки з комерційними цілями.

На практиці дозвільний порядок регулярних польотів виражається у згоді конкретної держави на те, щоб певне авіапідприємство (авіакомпанія) іншої держави приступило до виконання міжнародних повітряних перевезень по договірних лініях на його (підприємства) повітряних судах і з його екіпажем[[10]](#footnote-10).

Польоти безпілотних повітряних суден над територією іноземної держави можуть здійснюватися лише на підставі спеціальних дозволів такої держави. Чиказька конвенція 1944 р., зокрема, передбачила, що “повітряне судно, здатне здійснювати польоти без пілота, може виконувати політ над територією договірної держави не інакше як за спеціальним дозволом цієї держави і відповідно до умов такого дозволу” (ст. 8).

Регулярні польоти, як правило, виконуються по договірних повітряних лініях спеціально призначеними авіапідприємствами (наприклад, на повітряних лініях Київ-Амстердам призначеним підприємством з української сторони є “Міжнародні авіалінії України”, а з боку Нідерландів – “Королівські авіалінії Нідерландів”).

Що стосується міжнародних нерегулярних польотів, то ст. 5 Чиказької конвенції 1944 р. допускає можливість здійснення таких польотів на іноземну територію або транзитні безпосадочні польоти отримання попереднього дозволу. Крім Чиказької конвенції 1944 р., міжнародні нерегулярні польоти, регулюються й іншими міжнародно-правовими документами, зокрема багатосторонньою Угодою про комерційні права при нерегулярних повітряних сполученнях у Європі - Паризькою угодою 1956 р. Ця угода діє тільки для членів Європейської конференції цивільної авіації (ЕКАК) [[11]](#footnote-11).

Сучасне міжнародне повітряне право однозначно визнає за кожною державою право на застосування норм чинних законів та правил такої держави до всіх іноземних повітряних суден під час їх прибуття та перебування на її території або вибуття з неї (див., зокрема, ст. 2 Чиказької конвенції 1944 р.).

Міжнародна спільнота намагається максимально гармонізувати приписи правових норм, що регулюють здійснення міжнародних польотів. Прикладом такої гармонізації є Додаток 2 (Правила польотів) Конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію» (Чикаго, 1944р.).

Тема 5. Авіаційні підприємства та правове регулювання їх діяльності.

1. Поняття авіапідприємства та види авіапідприємств за законодавством України.
2. Правовий режим національних повітряних сполучень.
3. Правовий режим міжнародних повітряних сполучень.
4. Комерційні договори між авіаперевізниками щодо регулювання повітряних сполучень.
5. Юридична відповідальність авіапідприємств.

Відповідно до п.1 Ст. 62 (Підприємство як організаційна форма господарювання) Гл. 7 (ПІДПРИЄМСТВО) ГКУ, «Підприємство - самостійний суб'єкт господарювання, створений компетентним органом державної влади або органом місцевого самоврядування, або іншими суб'єктами для задоволення суспільних та особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної, торговельної, іншої господарської діяльності в порядку, передбаченому цим Кодексом та іншими законами». В Повітряному кодексі України відсутнє визначення поняття «авіаційне підприємство», але виходячи з дефініції «підприємство» в ГКУ можна надати наступне визначення авіаційного підприємства: «це самостійний суб'єкт господарювання, створений компетентним органом державної влади або органом місцевого самоврядування, або іншими суб'єктами для задоволення суспільних та особистих потреб шляхом систематичного здійснення авіаційних перевезень, проведення авіаційних робіт та інших видів діяльності, пов’язаних з виробництвом та експлуатацією авіаційної техніки»

В нормативно-правових актах, що регулюють діяльність авіаційних підприємств містяться базові категорії та поняття стосовно їх діяльності, а саме. Так, наприклад в ч.1 ст.1 Повітряному кодексі України (2011р.) надається визначення деяких видів авіапідприємств:

8) авіаційний перевізник (авіаперевізник) − суб’єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом;

12) аеродром − поверхня земної або водної ділянки, на якій розміщені будівлі, споруди та обладнання, яка призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден;

17) аеропорт − комплекс споруд, призначених для приймання, відправлення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень, що має для цих цілей аеродром, інші наземні споруди та необхідне обладнання;

28) виробник − юридична або фізична особа, що здійснює виробництво авіаційної техніки;

36) експлуатант − юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден;

88) розробник − юридична особа, що здійснює розроблення авіаційної техніки або змін до неї;

Відповідно до ПКМУ від 2002р №401, якою затверджено Положення про використання повітряного простору можна виокремити такі авіапідприємства:

* орган обслуговування повітряного руху - орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, центр польотної інформації або пункт збору повідомлень щодо обслуговування повітряного руху;
* аеродром спільного базування - аеродром, на якому базуються цивільні та державні повітряні судна, що належать різним державним органам, підприємствам, установам та організаціям. Порядок та умови базування цих повітряних суден визначаються спільним рішенням відповідних державних органів, підприємств, установ та організацій;
* аеродром спільного використання - аеродром, на якому здійснюється зліт, посадка, рух та стоянка повітряних суден, що належать різним державним органам, підприємствам, установам та організаціям. На такому аеродромі можуть базуватися тільки повітряні судна, що належать власнику аеродрому;

Відповідно до наказу Державіаслужби Про затвердження Положення про призначене авіапідприємство з боку України на експлуатацію міжнародної повітряної лінії від 24.12.2004 № 247:

Повітряний перевізник України - авіапідприємство, зареєстроване в Україні, яке у встановленому порядку отримало від Державіаслужби сертифікат експлуатанта та ліцензію на надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом і відповідає вимогам щодо переважного володіння та фактичного контролю.

Переважне володіння - це належність більше 50% акцій (корпоративних прав) в статутному капіталі перевізника юридичним особам, створеним та зареєстрованим за законодавством України, та/або громадянам України.

Фактичний контроль - це належність більшості керівного складу перевізника (керівник, заступники керівника, члени виконавчого органу) до громадян України.

Призначене авіапідприємство з боку України - повітряний перевізник України, що отримав комерційні права за призначенням Державіаслужби.

Іноземне призначене авіапідприємство - повітряний перевізник, котрого у встановленому порядку призначено для здійснення міжнародного повітряного сполучення з боку іншої держави за двосторонньою міжурядовою угодою про повітряне сполучення (повітряний транспорт) або за іншою домовленістю на рівні авіаційних властей України та іноземної держави та який отримав від Державіаслужби відповідний дозвіл на польоти.

Будь-яка юридична чи фізична особа, що займається діяльністю, пов'язаною з розробкою, виробництвом, технічним обслуговуванням і експлуатацією цивільної авіаційної техніки, повинна бути сертифікована Державіаслужбою.

До польоту допускається повітряне судно, що занесене до відповідного реєстру, перебуває у справному стані, має сертифікат льотної придатності, підготовлене до польотів згідно з вимогами експлуатаційно-технічної документації та укомплектоване справними аварійно-рятувальними засобами.

В питаннях забезпечення безпеки польотів спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації має право приймати нормативно-правові акти в структурі документів Європейського Союзу.

Повітряний перевізник України може виконувати міжнародні перевезення та перевезення в межах України шляхом виконання польотів на регулярній основі (повітряного сполучення) та нерегулярних (чартерних) польотів.

Ліцензування повітряних перевезень та авіаційних робіт проводиться спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації і передбачає видачу ліцензій на здійснення діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом та виконання авіаційно-хімічних робіт.

Нерегулярні (чартерні) повітряні перевезення здійснюються повітряними перевізниками України за договором чартеру (фрахтування повітряного судна) на підставі ліцензій та спеціальних дозволів, порядок та умови видачі яких визначається спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Умови і правила перевезення пошти повітряними суднами розробляються центральним органом виконавчої влади у сфері надання послуг поштового зв'язку і погоджуються з спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації.

Перевезення небезпечних вантажів авіаційним транспортом здійснюється відповідно до вимог законодавства України.

Перелік вантажів (товарів) військового призначення та перевізників, уповноважених на здійснення експорту послуг з перевезень цих вантажів, визначаються Кабінетом Міністрів України. Порядок перевезення таких вантажів (товарів) військового призначення визначається відповідними нормативно-правовими актами.

Перевізник може відмовити пасажиру в перевезенні, у випадках, передбачених авіаційними правилами України.

Пасажир має право відмовитися від повітряного перевезення в порядку, який передбачений правилами перевізника та умовами угоди на повітряне перевезення.

Іноземні повітряні перевізники здійснюють свою діяльність на території України згідно з законодавством України, міжнародними угодами та договорами.

 При здійсненні міжнародних повітряних сполучень слід враховувати, що комерційні права - права здійснювати перевезення пасажирів, вантажу та пошти при міжнародних польотах, які надаються двосторонньою міжурядовою угодою про повітряне сполучення або за іншою письмовою домовленістю на рівні авіаційних властей.

Аеронавігаційне обслуговування повітряних суден (організація повітряного руху на маршруті, організація повітряного руху на підході та в районі аеродрому) здійснюється на платній основі.

Аеронавігаційне обслуговування повітряних суден здійснюється суб'єктами господарювання, які надають послуги - провайдерами аеронавігаційного обслуговування відповідно до вимог Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль).

Розмір ставок плат за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден (плата за послуги з організації повітряного руху на маршруті і плата за послуги з організації повітряного руху на підході та в районі аеродрому) визначається відповідно до законодавства, вимог ІКАО та Євроконтролю.

Плата за послуги з організації повітряного руху на маршруті справляється Євроконтролем відповідно до Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів, вчиненої в м. Брюсселі 12 лютого 1981 року. Порядок розрахунку розміру зазначеної плати, порядок її внесення та звільнення від неї визначаються відповідно до законодавства, Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів, вимог Євроконтролю, документів ІКАО та інших міжнародних договорів у сфері організації повітряного руху.

Плата за послуги з організації повітряного руху на маршруті використовується провайдерами аеронавігаційного обслуговування для покриття їх витрат на забезпечення надання цього обслуговування у порядку, визначеному законодавством, документів ІКАО та Євроконтролю, а також для сплати щорічних членських внесків України до бюджету Євроконтролю та компенсації витрат цієї організації на експлуатацію системи справляння плати за послуги з організації повітряного руху на маршруті.

Перетин державного кордону України повітряними суднами здійснюється спеціально виділеними повітряними коридорами.

Для здійснення повітряного сполучення між Україною та іноземними державами спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації призначає повітряних перевізників України згідно з положеннями міжнародних договорів про повітряне сполучення або повітряний транспорт, інших домовленостей авіаційних властей за встановленою ним процедурою. Призначення означає надання такому перевізникові відповідних комерційних прав для експлуатації повітряної лінії виключно у користування.

Експлуатація міжнародної повітряної лінії (здійснення міжнародного повітряного сполучення) - виконання міжнародних регулярних рейсів призначеним авіапідприємством з боку України та/або іноземним призначеним авіапідприємством.

Комерційні домовленості - угода або угоди між призначеними авіапідприємствами щодо спільної комерційної експлуатації міжнародної повітряної лінії.

За протиправні дії всі юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробленням, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, провадженням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації, несуть відповідальність, передбачену законодавством України.

Повітряний перевізник України несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку загибелі або тілесного ушкодження пасажира, лише при умові, що подія, яка є причиною загибелі або тілесного ушкодження, відбулася на борту повітряного судна чи в період здійснення будь-яких операцій щодо посадки або висадки пасажира, та якщо не доведе, що це сталося не з його вини.

Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження багажу з часу прийняття його для перевезення і до часу видачі одержувачу, якщо не доведе, що це сталося не з його вини.

Відповідальність повітряного перевізника України при виконанні внутрішніх повітряних перевезень обмежується відповідно до законодавства України.

Відповідальність повітряного перевізника України при виконанні міжнародних повітряних перевезень обмежується відповідно до законодавства України та міжнародних договорів України.

За затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажира, або запізненні у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі, встановленому законодавством, якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника.

Перевізник несе матеріальну відповідальність перед операторами поштового зв'язку за повну або часткову втрату, пошкодження чи порушення термінів перевезення поштових відправлень з вини перевізника у розмірі відповідальності операторів поштового зв'язку перед користувачами відповідно за повну або часткову втрату, пошкодження чи порушення термінів пересилання внутрішніх поштових відправлень - згідно з законодавством України, міжнародних поштових відправлень - відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу.

За шкоду, заподіяну третім особам та їх майну під час виконання перевезень і авіаційних робіт, експлуатант авіаційної техніки несе відповідальність у порядку і на умовах, передбачених законодавством України.

За невнесення в установленому порядку та розмірі плати за аеронавігаційне обслуговування повітряних суден експлуатант, а якщо його особа невідома, - власник повітряного судна несуть відповідальність, передбачену законодавством.

Тема 6. Правове регулювання діяльності авіаційного персоналу

1. Авіаційний персонал: поняття та ступінь регламентації.
2. Джерела правового регулювання діяльності авіаційного персоналу.
3. Поняття авіаційного персоналу та екіпажу повітряного судна та їх склад.
4. Вимоги до авіаційного персоналу та членів екіпажу.
5. Права та обов’язки авіаційного персоналу та членів екіпажу повітряного судна.

1. Питання правового регулювання діяльності авіаційного персоналу в вітчизняній науці повітряного права та міжнародного права практично не досліджувалось. Більшість наукових праць, що висвітлює цю проблему, відноситься ще до радянських часів. Виняток становлять лише наукові публікації Н.В. Дараганової. В той же час, проблема правового регулювання діяльності екіпажу повітряного судна має надзвичайно важливе теоретичне і практичне значення, доказом чого може слугувати факт, що Додаток 1 до Чикагської конвенції має назву „Видача свідоцтв особовому складу”.

2.Правовий статус екіпажу повітряного судна регулюється як на міжнародному, так і на національно-правовому рівні.

Авіаційному персоналу та екіпажу ПС присвячено розділи VІІ та VIІІ ПКУ.

Основними нормативними актами, які регулюють діяльність екіпажу повітряного судна, є:

1. Повітряний кодекс України (надано чинності Постановою Верховної Ради України від 19 травня 2011 року);
2. постанова Верховної Ради від 12.09.91 N 1545-XII "Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР";
3. Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 16.07.98 N 889;
4. Правила медичної сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України, затверджені наказом Мінтрансу від 20.11.2000 №641 та зареєстровані у Міністерстві юстиції України 26.12.2000 за № 948/5159;
5. Конвенція про міжнародну організацію цивільної авіації (Чикаго, 1944) та додатки до неї;
6. Руководство по созданию и работе авиационных учебных центров (Doc 9401-AN/921), 1-е вид., 1983, IKAO;
7. Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой (Doc 9379-AN/916), 1-е вид., 1983, IKAO;
8. Руководство по обучению (Doc 7192), IKAO (частини B-5, D-1, E-1);
9. Руководство по организации работ в области летной годности (Doc 9389-AN/919), 1-е вид., 1983, IKAO;
10. Руководство по процедурам зксплуатационной сертификации и контроля (Doc 8335-AN/879/3), 1-е вид., 1983, IKAO;
11. Руководство по типовым правилам национального регулирования производства полетов и сохранения летной годности воздушных судов (Doc 9388-AN/918), 2-е вид., 1987, IKAO.
12. Правила сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні, затверджені наказом Мінтрансу від 29.03.2002 N 215 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 11.04.2002 за N 356/6644.
13. Інструктивні вимоги Євроконтролю з безпеки - Персонал служб організації повітряного руху (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements-ATM Services’ Personnel (ESARR 5), чинного видання.

Основоположним документом для розробки вимог до авіаційного персоналу та екіпажу ПС є Конвенція про міжнародну цивільну авіацію та Додаток 1 до неї.

Відповідно до ст.. 37 цієї угоди «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. З цією метою ІКАО приймає та час від часу змінює стандарти, рекомендовану практику і процедури, які стосуються, в тому числі, присвоєння льотному та технічному персоналу .

Більше того у положеннях Конвенції встановлюється, що будь-яка держава, яка визнає складним дотримування міжнародних Стандартів або процедур, негайно повідомляє ІКАО про відмінності між її правилами та процедурами та тими, що містяться в додатках щодо авіа персоналу.

Конкретні вимоги щодо авіаперсоналу містяться в Розділі VII ПКУ (АВІАЦІЙНИЙ ПЕРСОНАЛ).

Таке визначення міститься в п.9) ч.1 ст.1 авіаційний персонал − особи, які пройшли спеціальну фахову підготовку, мають відповідне свідоцтво і здійснюють льотну експлуатацію, технічне обслуговування повітряних суден, організацію повітряного руху, технічну експлуатацію наземних засобів зв’язку, навігації, спостереження;

Стаття 49. Склад авіаційного персоналу

1. Особа, яка належить до авіаційного персоналу, має відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров’я та мати належним чином оформлене свідоцтво згідно з авіаційними правилами України.

2. Свідоцтво видається окремо на кожну спеціальність осіб авіаційного персоналу. У свідоцтво можуть вноситися відмітки про право виконання деяких функцій, передбачених іншими спеціальностями.

3. Особа авіаційного персоналу зобов’язана мати при собі свідоцтво під час провадження професійної діяльності і провадити таку діяльність згідно з умовами та обмеженнями, передбаченими свідоцтвом.

4. Наявність свідоцтва є необхідним для таких спеціальностей осіб авіаційного персоналу:

1) пілот повітряного судна;

2) диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху);

3) персонал з технічного обслуговування повітряних суден;

4) члени випробувального екіпажу;

5) член екіпажу пасажирського салону (бортпровідник);

6) диспетчер із забезпечення польотів.

5. Для осіб авіаційного персоналу, які не зазначені в частині четвертій цієї статті та виконують певні функції у складі екіпажу повітряного судна або інші обов’язки з авіаційної діяльності, уповноважений орган з питань цивільної авіації може встановити вимогу про необхідність наявності свідоцтв.

6. Свідоцтво авіаційного персоналу може бути анульоване або дія його призупинена, а також можуть бути обмежені надані ним права у разі порушення вимог нормативно-правових актів, що регламентують льотну роботу, використання повітряного простору, організацію повітряного руху, технічне обслуговування авіаційної техніки, що безпосередньо впливають на безпеку польотів.

Стаття 50. Заборони та обмеження до власника свідоцтва

1. Власнику свідоцтва забороняється провадити професійну діяльність, передбачену свідоцтвом та відповідними рейтингами, перебуваючи під впливом будь-якої психотропної речовини, що може призвести до нездатності належним чином здійснювати професійні функції з дотриманням встановлених вимог безпеки.

2. Власник свідоцтва не може провадити діяльність, пов’язану з ризиком потрапляння під дію психотропних речовин. У разі встановлення факту вживання психотропних речовин, пов’язаного з ризиком, власник свідоцтва усувається від виконання своїх обов’язків та притягається до відповідальності згідно із законом.

3. Пілоту комерційної авіації дозволяється виконувати функції командира повітряного судна під час здійснення польотів до досягнення ним 60 років, 65 років − якщо польоти виконуються у складі екіпажу на повітряному судні, сертифікованому для виконання польотів більш як одним пілотом, і другий пілот молодший 60 років.

4. Пілоту комерційної авіації, який виконує функції другого пілота, дозволяється виконувати свої обов’язки під час здійснення польотів до досягнення 65 років.

5. Пілот авіації загального призначення має право виконувати польоти за наявності чинного медичного сертифіката.

Стаття 51. Сертифікація і допуск авіаційного персоналу
до авіаційної діяльності

1. Кандидат на одержання свідоцтва має продемонструвати відповідність своїх знань та професійних навиків вимогам для видачі відповідного свідоцтва. Порядок атестації визначається авіаційними правилами України.

2. Кандидат на одержання свідоцтва, рейтингу повинен мати відповідну професійну підготовку за затвердженою програмою у сертифікованому навчальному закладі, належний досвід та придатність за станом здоров’я, підтверджені в установленому порядку.

3. Порядок сертифікації і допуску авіаційного персоналу до авіаційної діяльності встановлюється авіаційними правилами України.

4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може відмовити у видачі свідоцтва або анулювати його, якщо власник свідоцтва двічі притягувався до відповідальності за порушення статті 48, частини першої статті 52, частин третьої та четвертої статті 60 цього Кодексу.

Стаття 52. Підготовка, перепідготовка, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу і персоналу з наземного обслуговування

1. Підготовка, перепідготовка, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу і персоналу з наземного обслуговування з видачею відповідного сертифіката/свідоцтва проводиться в авіаційних навчальних закладах, центрах перепідготовки і підвищення кваліфікації авіаційних спеціалістів та в інших закладах, у тому числі іноземних, що сертифіковані або визнані уповноваженим органом з питань цивільної авіації для проведення відповідної підготовки.

2*.* Порядок проходження підготовки, перепідготовки, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу встановлюється авіаційними правилами України.

3. Перелік персоналу з наземного обслуговування, вимоги до його підготовки, перепідготовки, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації встановлюються авіаційними правилами України.

Дія цих положень поширюється на керівників суб’єктів авіаційної діяльності та їх керівний склад, які несуть відповідальність за безпеку авіації.

Стаття 53. Трудові відносини та соціальний захист авіаційного персоналу

1. Трудові відносини та соціальний захист авіаційного персоналу регулюються законодавством України про працю, соціальне страхування і державну допомогу, іншими актами законодавства України, галузевою угодою між центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту і профспілками працівників цивільної авіації України, колективними договорами підприємств.

2. Особливості умов праці, соціально-побутового, житлового забезпечення, режиму робочого часу, часу відпочинку окремих категорій авіаційного персоналу встановлюються законодавством з урахуванням міжнародних вимог та рекомендацій щодо безпечних умов праці та особливих умов соціального захисту окремих категорій авіаційного персоналу.

Стаття 54. Державне регулювання авіаційної медичної діяльності

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації у процесі регулювання сфери авіаційної медичної діяльності здійснює такі функції:

1) надає повноваження авіаційного медичного екзаменатора на проведення медичної сертифікації, обмежує або забороняє проведення медичної сертифікації у разі порушень вимог, визначених законодавством, у тому числі авіаційними правилами України;

2) надає повноваження медичним центрам на проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу, обмежує або забороняє проведення медичної сертифікації у разі порушень вимог, визначених законодавством, у тому числі авіаційними правилами України;

3) погоджує програми навчальних закладів, на базі яких проводяться курси професійної підготовки для кандидатів на посаду авіаційного медичного екзаменатора;

4) визначає умови і порядок:

а) проведення медичного обстеження авіаційного персоналу;

б) видачі та зберігання медичних звітів про наявність або відсутність медичних протипоказань для видачі медичного сертифіката;

в) здійснення контролю за документальним оформленням та зберіганням результатів авіамедичного обстеження.

Стаття 55. Медичний сертифікат та медичне обстеження авіаційного персоналу

1. Медичний сертифікат видається авіаційному персоналу на підставі заяви та результатів його медичного обстеження.

2. Медичне обстеження авіаційного персоналу проводять і надають висновок про наявність або відсутність медичних протипоказань до виконання своїх обов’язків авіаційні медичні екзаменатори, які виконують свої функції на базі авіаційних медичних центрів.

3. Медична сертифікація не застосовується до авіаційного персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, які не є членами екіпажу повітряного судна.

Стаття 56. Центри авіаційної медицини

1.Проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу здійснюється у центрах авіаційної медицини.

2. Авіаційні медичні центри та авіаційні медичні екзаменатори призначаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації відповідно до вимог авіаційних правил України.

Для визначення поняття „екіпаж повітряного судна”, важливим є визначення більш широкого поняття „авіаційний персонал”.

Поняття екіпаж та льотний склад – в ПКУ відсутні, але міститься Розділ VIII ПКУ (ЕКІПАЖ ПОВІТРЯНОГО СУДНА) містить ряд статей, що встановлюють правовий статус екіпажу ПС.

Стаття 57. Екіпаж повітряного судна

1. Екіпаж повітряного судна складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону, які під час польоту постійно виконують такі функції:

1) виконання процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна;

2) обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні та необхідного для виконання польотного завдання;

3) забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту повітряного судна та їх обслуговування.

2. Склад екіпажу визначається залежно від типу повітряного судна, характеристик і тривалості польоту, характеру операцій, для яких це повітряне судно призначене. Склад випробувального екіпажу визначається відповідно до авіаційних правил України щодо проведення випробувальних польотів. Поіменний список членів екіпажу визначається експлуатантом перед кожним польотом.

3. Мінімальна чисельність складу екіпажу повітряного судна встановлюється керівництвом з льотної експлуатації конкретного типу повітряного судна.

4. Усі члени екіпажу належать до льотного складу.

Стаття 58. Обов’язки та права членів екіпажу повітряного судна

1. Член екіпажу відповідає за належне виконання своїх службових обов’язків, виконання обов’язків, пов’язаних з безпекою повітряного судна, пасажирів на борту.

2. Член екіпажу повинен:

1) доповідати командиру про будь-який випадок відмови, збою чи дефект, що можуть вплинути на безпечну експлуатацію повітряного судна, включаючи його аварійні системи;

2) використовувати схеми доповіді експлуатанта про випадки загрози згідно з програмою безпеки і заходами щодо безпеки польотів.

3. Членові екіпажу забороняється виконувати свої обов’язки на повітряному судні, якщо він:

1) перебуває під дією будь-якого препарату, що впливає на працездатність і може загрожувати безпеці польоту повітряного судна;

2) погано почувається, що може загрожувати безпеці польоту.

4. Членові екіпажу забороняється вживати алкоголь менш як за вісім годин до зазначеного часу виконання своїх службових обов’язків у польоті або оголошення режиму готовності, заступати на льотне чергування з рівнем алкоголю в крові, що перевищує 0,2 проміле, та вживати алкоголь під час польоту чи перебуваючи в режимі очікування.

Стаття 59. Командир повітряного судна

1. Командиром повітряного судна може бути пілот, який має відповідну кваліфікацію та досвід. Командира повітряного судна з числа членів екіпажу призначає експлуатант для виконання керівних функцій на повітряному судні.

2. Власник, орендар або лізингоодержувач повітряного судна авіації загального призначення призначає пілота, на якого покладає виконання функцій командира повітряного судна та відповідальність за безпечне виконання польоту.

3. У разі якщо до складу екіпажу повітряного судна входить лише одна особа, вона виконує обов’язки командира повітряного судна.

Стаття 60. Відповідальність та права командира повітряного судна

1. Командир повітряного судна:

1) несе відповідальність за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів і вантажу на борту з моменту, коли він піднімається на борт, до моменту, доки не залишить літак після польоту;

2) несе відповідальність за експлуатацію і безпеку повітряного судна з моменту готовності повітряного судна вирулити на злітну смугу для польоту до того моменту, коли закінчилося приземлення і двигун (двигуни), що використовувався як основна силова установка, заглушено;

3) має право віддавати команди, які вважає необхідними і такими, що забезпечують безпеку повітряного судна, пасажирів і вантажу, що перевозяться літаком;

4) має право відмовити в перевезенні: будь-якої особи або будь-якої частини вантажу, якщо, на його думку, це може становити потенційну загрозу безпеці літака чи пасажирів; особі, якщо вона перебуває під впливом алкоголю або медичних препаратів до такого ступеня, що може загрожувати безпеці літака або пасажирів; небажаних пасажирів, депортованих осіб чи ув’язнених, якщо їх переміщення становить загрозу безпеці літака чи пасажирів;

5) повинен забезпечити інформування пасажирів про місцезнаходження аварійних виходів, розташування і використання відповідного аварійного і рятувального обладнання;

6) має право приймати остаточне рішення про прийняття чи неприйняття літака з експлуатаційними недоліками, дозволеними експлуатаційною документацією;

7) повинен забезпечити проведення передпольотної підготовки.

2. Командир або пілот, якому передано управління польотом в аварійній ситуації, що вимагає термінового прийняття рішення або виконання дії, може виконувати будь-які дії, які він вважає необхідними за цих обставин. У таких випадках він може відступати від правил, експлуатаційних схем і методів в інтересах безпеки.

3. Експлуатант повітряного судна повинен вжити всіх можливих заходів щодо гарантування виконання особами, які перебувають на повітряному судні, усіх законних наказів командира повітряного судна з метою забезпечення безпеки літака, осіб та майна, що перебувають на ньому.

4. Командир повітряного судна, який отримав сигнал лиха від іншого повітряного чи морського судна, помітив повітряне чи морське судно, що зазнало аварії або якому загрожує небезпека, або іншу катастрофу, стихійне лихо чи людину в морі, для життя якої існує загроза, зобов’язаний надати допомогу постраждалим або особам, життю яких існує загроза, в обсязі, що дозволяє йому надати таку допомогу без загрози безпеці повітряного судна, пасажирів, членів екіпажу або інших осіб, за яких він несе відповідальність.

Стаття 61. Робочий час членів екіпажу цивільних повітряних суден

1. Робочий час членів екіпажів цивільних повітряних суден визначається авіаційними правилами України.

Стаття 62. Додаткові спеціалісти на борту повітряного судна

1. Для виконання певних функцій, крім функцій екіпажу, за рішенням експлуатанта на борту повітряного судна можуть перебувати спеціалісти, які не входять до складу екіпажу, але забезпечують виконання технологічних процесів перевезення та виконання видів польотів або авіаційних робіт чи технічне обслуговування повітряних суден у позабазових аеропортах.

2. Умови перебування на борту повітряного судна додаткових спеціалістів визначаються експлуатантом і погоджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

3. Перевезення додаткових спеціалістів на борту повітряного судна оформляється записом у польотному завданні екіпажу.

Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях,

совершенных на борту воздушного судна

**(Токио, 14 сентября 1963 г.)**

(О присоединении к Конвенции с оговоркой и заявлением см. Указ Президиума Верховной Рады УССР № 5049-XI от 21.12.87)

(Витяг)

Глава III

ПОЛНОМОЧИЯ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

Статья 6

1. Когда командир воздушного судна имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту судна правонарушение или действие, предусмотренное в параграфе 1 статьи 1, он может применить к такому лицу разумные меры, включая меры пресечения, необходимые для:

а) обеспечения безопасности воздушного судна или находящимся на нем лиц или имущества; или

b) поддержания порядка и дисциплины на борту; или

с) получения возможности передать такое лицо компетентным властям или высадить его в соответствии с положениями настоящей главы.

2. Командир воздушного судна может потребовать или разрешить:

другим членам экипажа оказать ему помощь и может просить пассажиров или разрешить им оказать ему помощь, но не требовать от них этого для принуждения в отношении любого лица, которое он обязан принудить. Любой член экипажа или пассажир также может принять разумные превентивные меры без такого разрешения, когда у него есть достаточные основания считать, что такие действия необходимо принять немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на нем лиц или имущества.

Статья 7

1. Меры принуждения, принятые в отношении лица в соответствии со статьей 6, будут прекращены после совершения воздушным судном посадки в любом пункте, за исключением случаев, когда:

а) такой пункт находится на территории государства неучастника настоящей Конвенции, а его власти отказываются разрешить высадку указанного лица, или когда эти меры были применены в соответствии с параграфом 1 статьи 6 с целью обеспечения возможности передать его компетентным властям;

b) воздушное судно производит вынужденную посадку, и командир воздушного судна не в состоянии передать это лицо компетентным властям; или

с) такое лицо соглашается на продолжение полета под принуждением.

2. Командир воздушного судна в возможно короткий разумный срок и, по возможности, до посадки на территории государства с находящимся на борту лицом под принуждением, сообщит властям такого государства о факте нахождения на борту лица под принуждением и о причинах такого принуждения.

Статья 8

1. Командир воздушного судна может, поскольку это необходимо в целях подпараграфов а) и b) параграфа 1 статьи 6, высадить на территории любого государства, где приземляется воздушное судно, любое лицо, в отношении которого у него есть достаточные основания полагать, что оно совершило или готовится совершить на борту воздушного судна действие, подпадающее под положения параграфа 1 b)статьи 1.

2. Командир воздушного судна будет докладывать властям государства, где он высаживает любое лицо в соответствии с настоящей статьей, о факте такой высадки и ее причинах.

Статья 9

1. Командир воздушного судна может передать компетентным властям любого Договаривающегося Государства, на территории которого приземляется воздушное судно, любое лицо, в отношении которого у него есть достаточные основания полагать, что оно совершило на борту воздушного судна действие, которое, по его мнению, является серьезным правонарушением согласно уголовному праву регистрации воздушного судна.

 2. Командир воздушного судна в возможно короткий разумный срок и, по возможности, до посадки на территории Договаривающегося Государства с лицом на борту, которое командир воздушного судна намеревается передать в соответствии с предыдущим параграфом, будет сообщать властям такого государства о своем намерении передать такое лицо и о причине передачи.

3. Командир воздушного судна будет предоставлять властям, которым в соответствии с положениями настоящей статьи передается любой подозреваемый правонарушитель, улики и сведения, которые по закону государства регистрации воздушного судна имеются в его распоряжении на законном основании.

Статья 10

Ни командир воздушного судна, ни любой другой член экипажа, любой пассажир, владелец или эксплуатант воздушного судна или лицо, от имени которого совершается полет, не будет привлекаться к какому-либо процессу по поводу обращения с лицом, против которого были предприняты действия в соответствии с настоящей Конвенцией.

Українська РСР приєдналася до Конвенції 21 грудня 1987 року з такими застереженнями і заявою:

"Українська Радянська Соціалістична Республіка не вважає себе зв'язаною положеннями пункту 1 статті 24 Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден, і заявляє, що для передачі будь-якого спору між учасниками Конвенції, який стосується тлумачення або застосування Конвенції, на арбітраж чи до Міжнародного Суду потрібна в кожному окремому випадку згода всіх Сторін, що беруть участь у спорі".

"Приєднання Української Радянської Соціалістичної Республіки до Конвенції про злочини і деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден, не зачіпає її права і обов'язки, що випливають з чинних двосторонніх і багатосторонніх угод по боротьбі з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, учасником яких вона є".

Відомості Верховної Ради Української РСР. - 1988. - N 1. - Ст.1.

В ПКУ міститься ряд норм, що не були в ПКУ 1993р., а саме

Стаття 61. Робочий час членів екіпажу цивільних повітряних суден

1. Робочий час членів екіпажів цивільних повітряних суден визначається авіаційними правилами України.

Стаття 62. Додаткові спеціалісти на борту повітряного судна

1. Для виконання певних функцій, крім функцій екіпажу, за рішенням експлуатанта на борту повітряного судна можуть перебувати спеціалісти, які не входять до складу екіпажу, але забезпечують виконання технологічних процесів перевезення та виконання видів польотів або авіаційних робіт чи технічне обслуговування повітряних суден у позабазових аеропортах.

2. Умови перебування на борту повітряного судна додаткових спеціалістів визначаються експлуатантом і погоджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

3. Перевезення додаткових спеціалістів на борту повітряного судна оформляється записом у польотному завданні екіпажу.

Тема 7. Правове регулювання безпеки цивільної авіації

1. Безпека цивільної авіації: поняття, зміст та правове регулювання.
2. Складові безпеки цивільної авіації.
3. Повноваження державних органів щодо безпеки цивільної авіації
4. Права та обов’язки авіаційних підприємств щодо безпеки цивільної авіації

Закон України «Про основи національної безпеки України» від 19 червня 2003 року № 964-IV відповідно до пункту 17 частини першої статті 92 Конституції України визначає основні засади державної політики, спрямованої на захист національних інтересів і гарантування в Україні безпеки особи, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх загроз в усіх сферах життєдіяльності.

**Стаття 1**. Визначення термінів

Наведені в цьому Законі терміни вживаються в такому значенні:

національна безпека - захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам;

національні інтереси - життєво важливі матеріальні, інтелектуальні і духовні цінності Українського народу як носія суверенітету і єдиного джерела влади в Україні, визначальні потреби суспільства і держави, реалізація яких гарантує державний суверенітет України та її прогресивний розвиток;

 загрози національній безпеці - наявні та потенційно можливі явища і чинники, що створюють небезпеку життєво важливим національним інтересам України;

...

**Стаття 3**. Об'єкти національної безпеки

Об'єктами національної безпеки є:

людина і громадянин - їхні конституційні права і свободи;

суспільство - його духовні, морально-етичні, культурні, історичні, інтелектуальні та матеріальні цінності, інформаційне і навколишнє природне середовище і природні ресурси;

держава - її конституційний лад, суверенітет, територіальна цілісність і недоторканність.

Основоположними нормативно-правовими актами щодо авіаційної безпеки є Повітряний кодекс України та Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації. Відповідно до зазначених НПА:

* організація робіт, пов'язаних із забезпеченням авіаційної безпеки, здійснюється відповідно до законодавства України, норм, правил і процедур Української державної програми безпеки цивільної авіації, затверджуваної Верховною Радою України;
* під забезпеченням авіаційної безпеки (авіаційною безпекою) мається на увазі комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту авіації від актів незаконного втручання у її діяльність;
* контроль на безпеку ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти та бортового припасу, а також особистий контроль на безпеку пасажирів і членів екіпажу повітряного судна як на внутрішніх, так і на міжнародних лініях здійснюють служби авіаційної безпеки, органи внутрішніх справ і прикордонного контролю;
* актом незаконного втручання в діяльність авіації є протиправні дії, пов'язані з посяганнями на нормальну і безпечну діяльність авіації і авіаційних об'єктів, внаслідок яких сталися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна, або такі, що створюють ситуацію для таких наслідків;
* акт незаконного втручання - це:
* насильство стосовно особи, яка перебуває на борту повітряного судна під час польоту, якщо такі дії можуть загрожувати безпеці цього повітряного судна;
* руйнування повітряного судна, яке перебуває в експлуатації, або його пошкодження, що може вивести судно з ладу або загрожує його безпеці під час польоту;
* розміщення або спроби розміщення в повітряному судні, яке перебуває в експлуатації, пристрою або речовини, що можуть його зруйнувати або призвести до пошкодження, яке загрожує безпеці повітряного судна під час польоту;
* руйнування або пошкодження об'єктів радіонавігаційного забезпечення чи втручання в їх експлуатацію, якщо будь-яка зазначена дія загрожує безпеці повітряного судна під час польоту;
* повідомлення свідомо неправдивих відомостей, що можуть спричинити загрозу безпеці повітряного судна під час польоту;
* незаконне та навмисне використання пристрою, речовини або зброї:
* для здійснення акту насильства стосовно особи в аеропорту, на аеродромі, що завдає або може завдати шкоди її здоров'ю чи заподіяти смерть;
* для руйнування або серйозного пошкодження обладнання чи споруд аеропорту, аеродрому, його служб і розташованих в аеропорту, на аеродромі повітряних суден;
* для загрози безпеці польотів в аеропорту, на аеродромі;

Крім того Додаток 17 (Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання) Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944р.) містить вимоги, яких мають додержуватись держави та експлуатанти при використанні повітряних суден з метою здійснення міжнародних польотів та убезпечення цивільної авіації від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации

Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

В конце 60-х годов резко возросло количество преступных актов, подрывающих безопасность гражданской авиации. В этой обстановке в июне 1970 года была созвана чрезвычайная сессия Ассамблеи ИКАО. В одной из резолюций этой сессии предусматривалась разработка технических требований, подлежащих включению в имеющиеся или новые приложения к Чикагской конвенции ( 995\_038 ), которые бы конкретно касались вопросов незаконного вмешательства (незаконного захвата воздушных судов). В соответствия с той резолюцией Совет ИКАО предпринял действия, результатом которых явилось принятие Приложения 17. Это Приложение лежит в основе программы ИКАО по безопасности гражданской авиации и имеет целью обеспечение защиты гражданской авиации и ее служб от актов незаконного вмешательства.

Со времени опубликования Приложения 17 в 1974 году в него семь раз вносились поправки с учетом потребностей государств. Изложенные в Приложении 17 и других Приложениях технические требования в отношении авиационной безопасности дополнены положениями детального Руководства по безопасности, которое впервые было опубликовано в 1971 году, а затем пересматривалось в 1983 и 1987 годах. Правительства, авиакомпании, администрации аэропортов во всем мире применяют этот документ, предназначенный для служебного пользования, при осуществлении своих программ безопасности гражданской авиации.

Уже само наличие этих документов, потребность в которых нельзя было предвидеть в год подписания Чикагской конвенции ( 995\_038 ), является ярким свидетельством проявляемой государствами-участниками ИКАО бдительности в деле защиты международной гражданской авиации перед лицом угрозы, характер и источник которой не связаны с эксплуатацией воздушных судов. В этом смысле Приложение 17 уникально.

В Приложении 17 рассматриваются главным образом вопросы организации и координации действий, а также технические меры по обеспечению безопасности международного воздушного транспорта и содержится требование о принятии каждым государством-членом Организации национальной программы авиационной безопасности в сочетании с такими дополнительными мерами безопасности, которые могут быть предложены другими соответствующими органами.

Одной из самых важных мер безопасности в борьбе с угонами воздушных судов, предусматриваемых этим Приложением, является процедура, которая называется досмотром/проверкой лиц и багажа в международных аэропортах. Исключительная важность этой процедуры официально признана Ассамблеей и Советом в отдельных резолюциях.

В результате эффективного внедрения процедуры досмотра/проверки государствами во всем мире наблюдается значительное уменьшение количества случаев незаконного захвата воздушных судов. Реакция пассажиров на эту меру была положительной, поскольку связанные с процедурой досмотра/проверки неудобства считаются незначительными, если сравнивать их с теми, какие могут возникнуть при угоне воздушного судна.

В последние годы наблюдается увеличение числа актов диверсии, особенно попыток полного уничтожения воздушных судов в полете. В последнее время большинство случаев гибели людей связано с актами диверсии, а не со случаями незаконного захвата воздушных судов. С целью решения данной проблемы принят ряд важных новых технических требований, наиболее значительное из которых предусматривает снятие с рейса багажа пассажиров, не явившихся на борт.

Приложение 17 также призвано способствовать обеспечению широкой координации действий при осуществлении программ безопасности. Признается, что за защиту своих пассажиров, собственности и средств в первую очередь отвечают авиакомпании-эксплуатанты; поэтому государства должны принять меры к тому, чтобы перевозчики разрабатывали и осуществляли эффективные дополнительные программы безопасности, совместимые с программами безопасности, действующими в аэропортах, которые они используют в качестве своих эксплуатационных баз.

В некоторых технических требованиях Приложения 17 и других Приложениях признается, что обеспечить абсолютную безопасность невозможно. Следовательно, при предпринятии действий государства должны в первую очередь учитывать соображения безопасности пассажиров, членов экипажа, наземного персонала и населения. К государствам обращен настоятельный призыв принимать меры по обеспечению безопасности пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, до тех пор, пока они смогут продолжить свой полет.

В дополнение к Приложению 17 включены для сведения официальных лиц, ведающих осуществлением национальных программ, выдержки из всех относящихся к данному вопросу технических требований из других Приложений и соответствующих правил, содержащихся в документах PANS ("Правила аэронавигационного обслуживания - Правила полетов и обслуживания воздушного движения" и "Правила аэронавигационного обслуживания - Производство полетов воздушных судов"). Этот материал объединяет в одном документе все Стандарты, Рекомендуемую практику и правила, относящиеся к вопросу безопасности.

Несмотря на то, что ИКАО главным образом занимается осуществлением многосторонних мероприятий с целью создания международной системы, многое делается также для того, чтобы поощрить государства оказывать друг другу помощь на двусторонней основе. Приложение 17 призывает государства включать в свои соглашения по воздушному транспорту положение по безопасности, используя для этого подготовленное типовое положение.

Противоправные действия нельзя полностью искоренить. Однако согласованными и объединенными усилиями, за которые выступает ИКАО, можно обеспечить постоянное повышение безопасности международной гражданской авиации. Права та обов’язки авіаційних підприємств щодо авіабезпеки визначаються Держпрограмою авіа безпеки (**Розділ IV**  ОРГАНИ, ЩО ЗАБЕЗПЕЧУЮТЬ ВИКОНАННЯ ПРОГРАМИ, **Розділ V** КОНТРОЛЬ НА БЕЗПЕКУ).

Тема 8. Державне регулювання діяльності цивільної авіації

1. Система органів державного регулювання діяльності цивільної авіації, їх повноваження та компетенція.
2. Міністерство інфраструктури України.
3. Державна авіаційна служба України.
4. Державне підприємство обслуговування повітряного руху України „Украерорух”.

 Система органів, що безпосередньо реалізують державне політику та здійснюють державне регулювання діяльності цивільної авіації є:

* Міністерство інфраструктури України;
* Державна авіаційна служба України;
* Державне підприємство обслуговування повітряного руху України „Украерорух”.

Положення про Міністерство інфраструктури України затверджено Указом Президента України від 12 травня 2011 р. № 581/2011. Відповідно до цього положення Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України.

Мінінфраструктури України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у тому числі й у сферах авіаційного транспорту та використання повітряного простору України,

Мінінфраструктури у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, актами Президента України і Кабінету Міністрів України, а також цим Положенням.

Одним з основних завдань Мінінфраструктури є формування та забезпечення реалізації державної політики у сферах транспорту, використання повітряного простору України, туризму, діяльності курортів, дорожнього господарства. Згідно з п.4 зазначеного Положення Мінінфраструктури України відповідно до покладених на нього завдань виконує певні функції щодо визначення пріоритетних напрямів та здійснює відповідні заходи щодо формування та реалізації державної політики у сфері авіаційного транспортту.

Положення про Державну авіаційну службу України затверджено Указом Президента України від 6 квітня 2011 р. № 398/2011.

Відповідно до цього положення Державна авіаційна служба України (Державіаслужба України) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України.

Державіаслужба України входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації.

Основними завданнями Державіаслужби України є:

* внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору;
* реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору;
* здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації;
* організація розроблення нормативно-правової бази для регулювання діяльності у галузі цивільної авіації;
* сертифікація та реєстрація об'єктів і суб'єктів цивільної авіації та ліцензування авіаційних перевезень;
* регулювання використання повітряного простору та організація повітряного руху;
* організація авіаційних перевезень;
* сприяння провадженню зовнішньоекономічної і міжнародно-правової діяльності цивільної авіації.

Державіаслужба України відповідно до покладених на неї завдань виконує функції визначені п.4 зазначеного Положення.

Положення про об'єднану цивільно-військову систему організації повітряного руху України затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 р. № 1281

Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху України (далі - система) складається з підрозділів, повноваження та діяльність яких пов'язані з організацією повітряного руху у повітряному просторі України та у міжнародному повітряному просторі, що перебуває під відповідальністю України. Ці підрозділи входять до складу Державного підприємства обслуговування повітряного руху України.

Підрозділи системи у своїй діяльності керуються Конституцією України, Повітряним кодексом України, законами України, актами Президента України та Кабінету Міністрів України, Положенням про використання повітряного простору України, цим Положенням та іншими нормативно-правовими актами.

До складу системи входять такі підрозділи Державного підприємства обслуговування повітряного руху України :

* Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр), що є головним оперативним підрозділом системи. Положення про Украероцентр затверджується Мінтрансзв'язку, Міноборони та Державним підприємством обслуговування повітряного руху України;
* регіональні структурні підрозділи, до складу яких входять районні та допоміжні районні центри обслуговування повітряного руху;
* Служба аеронавігаційної інформації;
* Центр підвищення кваліфікації;
* Лікарсько-льотна сертифікаційна комісія (ЛЛСК).

Взаємовідносини Державіаадміністрації та Міноборони з питань функціонування підрозділів системи здійснюються на підставі цього Положення, угоди між Мінтрансзв'язку та Міноборони, їх спільних наказів.

1. Хоча повітряне право зародилося майже одночасно із першим публічним польотом людини на повітряній кулі. Так, паризька поліція 23 квітня 1784 року видала постанову, відповідно до якої було заборонено запускати повітряні кулі, зігріті спиртом і іншими небезпечними у пожежному відношенні речовинами, а також заборонялися польоти повітряних куль без спеціального на те дозволу. Це був перший акт державної влади щодо регулювання повітряного пересування. – Див. більш детально: В.Э.Грабарь. История воздушного права. – В кн.: Вопросы воздушного права. Вып. І. – М., 1927. С. 46. [↑](#footnote-ref-1)
2. Чиказька конвенція 1944 р. є одночасно і Статутом ІКАО, яка є спеціалізованою установою Організації Об’єднаних Націй (ООН), відповідає за розробку міжнародних стандартів та положень, необхідних для підтримки безпеки, ефективності, правильної роботи повітряного транспорту і виступає інструментом співробітництва в усіх галузях цивільної авіації серед 169 держав-учасниць ІКАО. Україна приєдналася до ІКАО в 1992 р. (09.09.1992 р. – дата набуття чинності конвенції для України). [↑](#footnote-ref-2)
3. Див.: Словарь международного воздушного права, с. 108. [↑](#footnote-ref-3)
4. Сьогодні учасниками Монреальської конвенції 1999 р. є: Бахрейн, Барбадос, Беліз, Ботсвана, Канада, Колумбія, Кіпр, Чехія, Естонія, Греція, Японія, Іорданія, Кенія, Кувейт, Македонія, Мексика, Намібія, Нова Зеландія, Нігерія, Панама, Парагвай, Перу, Португалія, Румунія, Саудовська Аравія, Словакія, Словенія, Сирія, Танзанія, Об’єднані Арабські Емірати, США, Камерун. [↑](#footnote-ref-4)
5. Малеев Ю.Н. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок// Московский журнал международного права. 2001. № 1. С. 311-313. [↑](#footnote-ref-5)
6. Див.: Ф.И.Сапрыкин. Правовой режим воздушного пространства участников СНГ// Московский журнал международного права. 1996. № 4. С. 53. [↑](#footnote-ref-6)
7. У національній авіаційній практиці існують різні класифікації польотів залежно від їх призначення,погодних чи фізико-географічних умов, часу доби, місця виконання, умов пілотування, правил виконання польотів тощо. У даному розділі розглядаються теоретичні й практичні аспекти класифікації польотів повітряних суден у межах міжнародного повітряного права. [↑](#footnote-ref-7)
8. Відповідно до ст. 15 ПК України, “Повітряне судно - це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі”. [↑](#footnote-ref-8)
9. Див.: Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА-85). М., 1985, с. 14. [↑](#footnote-ref-9)
10. “Регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод” (ч. 1 ст. 57 ПК України). [↑](#footnote-ref-10)
11. Україна не є учасницею Паризької угоди 1956 р. Питання нерегулярних польотів іноземних повітряних суден в Україні регламентуються внутрішніми законами. Так, відповідно до ч.2 ст. 57 ПК України “нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами, порядок видачі яких визначається органом державного регулювання діяльності авіації і погоджується з митними органами України”. [↑](#footnote-ref-11)