

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

Існування повітряного простору, поряд із сухопутною та водною поверхнею, надрами, космічними просторами та небесними тілами є необхідними умовами для формування міжнародних територій, а також просторової основи для функціонування держав як суб'єктів міжнародного права. Оскільки на даному етапі міжнародна регламентація повітряного простору здійснюється в умовах постійного розвитку, невизначеними залишаються деякі питання щодо його правового режиму, чим і зумовлюється актуальність обраної теми.

Правовий режим повітряного простору розуміється як система правових норм, якою встановлюються та закріплюються права та обов'язки держави щодо повітряного простору, порядку його використання та здійснення повітряного переміщення, а також якими регламентується правовий статус повітряних суден, їх пасажирів, вантажів та членів екіпажу. Правовий режим має прямий взаємозв'язок із територією, над якою він розташований та визначається тим режимом, що на ній існує, саме тому над повітряним простором державної території діє суверенітет держави [1, ст. 99].

Доцільним визнається виділяти наступні різновиди правового режиму повітряного простору, в залежності від особливостей його розташування:

- повітряний режим, що розташовується над територією держави, включаючи прилеглі до неї територіальні води та регулюється відповідним національним законодавством, а також укладеними з іншими державами міжнародними договорами. Аналізуючи питання щодо повітряного режиму України, слід відмітити, що відповідним положенням статті 2 Повітряного кодексу України закріплюється її виключний та повний суверенітет на повітряний простір як на частину території самої держави [2, ст. 2];

- міжнародний повітряний простір, що розташовується над водною поверхнею за межами територіальних вод прибережних держав, включаючи також простір над сушею та водами Антарктики, а також економічними зонами. Варто зазначити, що повітряний простір над Антарктикою визнається закріпленим у статусі нейтралізованого, демілітаризованого і без'ядерного, відповідно до положень міжнародного договору про Антарктику 1959 року.

Розглядаючи межі повітряного простору, варто зазначити його що нижня межа розташована над сухопутною та водною поверхнями Землі, натомість нормами міжнародного права не закріплено верхню межу простору, хоча з практики існування звичаєвих норм як джерела міжнародного права можна зауважити, що вона встановлена на рівні 100–110 км над рівнем моря.

Серед правових актів, що здійснюють регулювання міжнародних повітряних польотів варто зазначити Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, що закріпила необхідність отримання спеціального дозволу для прольоту та посадки повітряних суден над територією інших держав [3, ст. 3].

У випадку перетину кордонів іншої держави без отриманого дозволу чи вчинення інших заборонених встановленими правилами щодо польотів дій, таке судно набуває статус порушника і зобов'язане здійснити посадку за вимогою уповноважених контролюючих органів. Проте, відповідно до Угоди між Урядом України та Урядом Угорської Республіки про повітряне сполучення, Угоди про міжнародний повітряний транспорт, що доповнили положення Чиказької конвенції, все ж визнається існування принципу свободи повітря, зокрема: дозволяється здійснювати транзитні польоти через іноземну територію без посадок; гарантується також можливість висаджувати у певних пунктах пасажирів, вивантажувати багаж і пошту, зокрема для їх доставки на іншу територію чи прийняття на борт для доставки; здійснення посадки з метою, що має некомерційний характер, наприклад для проведення технічного огляду тощо. Женевською конвенцією про відкрите море 1958 року, а також статтею 87 Конвенції ООН з морського права 1982 р. закріплюється свобода прольоту над відкритим морем [4, ст. 87]. Що стосується правового режиму повітряного простору Антарктиди, то цивільним суднам надається можливість вільно здійснювати прольоти, але з дотриманням стандартів, закріплених Міжнародною організацією цивільної авіації (за ІКАО закріплений статус спеціалізованої установи ООН). Якщо літальні апарати є військовими, то вони використовуються виключно для проведення наукового дослідження або з іншою мирною метою.

Крім того варто підкреслити необхідність звернення уваги на спеціальне законодавство для визначення порядку прольоту над протоками, наприклад до Конвенції про режим проток 1936 р. у Монтре.

Отже, питання режиму повітряного простору є досить змістовним, саме тому для його визначення слід звертатись до низки міжнародних правових джерел, а також до національного законодавства в частині визначення режиму повітряного простору окремих держав, зокрема і України.

Список використаних джерел

1. Бордунов В. Д. Міжнародне повітряне право : навчальний посібник. М. : НОУ ВКІП «Авіабізнес» ; вид-во «Наукова книга». 2006. 464 с.
2. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536.
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038
4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 03 червня 1999 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 31. Ст. 254.

Науковий керівник: асистент кафедри Владишевська В. В.