

5. General Comment № 12. The Right to Adequate Food. Art. 11 of the Covenant: Resolution CESCR of 12 May 1999 (E/C.12/1999/5) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.refworld.org/>

6. Annual reports Right to Food / United Nation Human right Office of the High Commissioner [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ohchr.org/EN/Issues/Food/Pages/Annual.aspx>

7. Факультативний протокол до Міжнародного пакту про економічні, соціальні і культурні права від 10.12.2008 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_i50

О. В. Мякота¹

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНОГО КОРДОНУ УКРАЇНИ

Правове регулювання повітряного кордону України складається з міжнародно-правових норм (зокрема з норм міжнародно-правових договорів, що є частиною чинного законодавства України, та інших джерел міжнародного права, що є міжнародно-правовими зобов'язаннями для України, наприклад, міжнародно-правових звичаїв) і власне норм національного законодавства України.

Міжнародно-правові норми, що регулюють питання повітряного кордону, є частиною міжнародного повітряного права. Як зазначає О. В. Столярський, міжнародне повітряне право – це галузь міжнародного права, яка охоплює систему норм, що регулюють відносини між державами та іншими суб'єктами міжнародного права з приводу використання повітряного простору з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень і гарантування її безпеки.

Сфера дії міжнародного повітряного права охоплює два рівні:

- 1) правове регулювання міжнародних польотів у повітряному просторі певних держав;
- 2) правове регулювання польотів у міжнародному повітряному просторі [1, с. 252].

Серед багатосторонніх договорів міжнародного повітряного права слід вказати такі, як [1, с. 252]:

¹ Кандидат юридичних наук, завідувача лабораторією кафедри міжнародного права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого.

- Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська) 1929 р. [2];
- Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька) 1944 р. [3];
- Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна (Женевська) 1948 р. [4];
- Конвенція про збитки, завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні (Римська) 1952 р. [5];
- Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна (Токійська) 1963 р. [6];
- Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька) 1970 р. [7];
- Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреальська) 1971 р. [8];
- Договір з відкритого неба (Гельсінський) 1992 р. [9];
- Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреальський) 1988 р. [10].

Міжнародна практика повітряних сполучень між державами виробила також спеціальні галузеві принципи, які мають конкретне застосування лише у цій сфері діяльності держав. Серед них варто виділити такі:

1. Принцип суверенітету над повітряним простором (закріплено у статті 1 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію [3, ст. 1] та статті 1 Повітряного кодексу України [11, ст. 1]).

2. Принцип гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації (Чиказька конвенція 1944 р.) [3].

3. Принцип свободи польотів у міжнародному повітряному просторі (свобода польотів над відкритим морем є складовою частиною загально-визнаного принципу свободи відкритого моря, закріпленого в Конвенції ООН з морського права 1982 р.) [12].

Слід зазначити, що кожна держава самостійно визначає порядок допуску іноземних повітряних суден у свій повітряний простір. Така дозвольна система є основою правового режиму повітряного простору всіх держав на сьогодні, який є обов'язковим як для регулярних, так і нерегулярних міжнародних польотів.

Режим повітряного простору і міжнародних польотів – це сукупність юридичних норм, які визначають права й обов'язки держав щодо повіт-

ряного простору, його використання, порядок повітряних перевезень, правовий статус повітряних суден і членів екіпажу, вантажу та пасажирів. Відповідно до статті 29 Чиказької конвенції, кожне повітряне судно договірної держави, яке здійснює міжнародні польоти, повинно мати в наявності такі документи:

- свідоцтво про його реєстрацію;
- посвідчення про його придатність до польотів;
- відповідне свідоцтво на кожного члена екіпажу;
- бортовий журнал;
- дозвіл на бортову радіостанцію;
- список прізвищ пасажирів із вказівкою пунктів відправлення і призначення;
- докладні декларації на вантаж [3, ст. 29].

Для реалізації норм міжнародного повітряного права головне місце відведено національному законодавству, яке регулює діяльність цивільної авіації та пов'язані з нею міжнародні правовідносини. В Україні основним законодавчим актом у цій сфері є Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р., який містить положення про використання міжнародного повітряного простору (стаття 12) [11, ст. 12], здійснення міжнародних польотів (стаття 57) [11, ст. 57], переліт державного кордону (стаття 58) [11, ст. 58].

Згідно зі статтею 3 Повітряного кодексу України держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, відповідні органи авіаційного транспорту України [11, ст. 3].

Згідно зі статтями 57 та 58 Повітряного кодексу України 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 [11, ст. 57, 58].

Україна як суб'єкт міжнародного права здійснює повний та винятковий суверенітет над своїм повітряним простором. Правовий режим повітряного простору України регламентується національним законодавством: Законом України «Про Державний кордон України» від 4 листопада 1991 р. [13], Повітряним кодексом України від 4 травня 1993 р. [11] та відповідними міжнародними договорами, учасником яких є Україна.

Крім того, необхідно зазначити про порядок використання повітряного простору України, який визначається Положенням про використан-

ня повітряного простору України від 29 березня 2002 р. [14] і Правилами польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому просторі України від 16 квітня 2003 р. [15]. Переліт Державного кордону України повітряними суднами здійснюється за спеціально виділеними коридорами.

Згідно з пунктом 81 частини першої статті 1 Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI: *повітряний простір України* – це частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України. Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, що є частиною території України [11, ст. 1].

Очевидно, що у зазначених нормах Повітряного кодексу Україна імплементувала відповідні норми Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р. [3], яка є обов'язковою для України з 10 серпня 1992 р. Зокрема йдеться про статті 1 і 2 Чиказької конвенції, де зазначено, що: «Договірні держави визнають, що кожна держава володіє повним і винятковим суверенітетом над повітряним простором над своєю територією» та «... під територією держави розуміються сухопутні території і прилеглі до них територіальні води, які знаходяться під суверенітетом <...> даної держави» [3, ст. 1, 2].

Разом з тим наразі відсутні міжнародні договори про визначення точної верхньої межі повітряного простору, на яку поширюється територіальний суверенітет держави [16, с. 121].

На думку Г. М. Даниленка, нижчою межею космічного простору і відповідно вищою межею національного повітряного простору згідно із встановленою практикою є технічно найбільш низькі орбіти штучних супутників, на яких можливі використання та експлуатація цих супутників у вільному польоті (100+/- 10 км над рівнем океану) [17].

Теза про висотну межу державного суверенітету (повітряної території) у 100–110 км над рівнем моря є поширеною в українській доктрині. Зокрема, такої позиції дотримуються¹: С. М. Перепьолкін, Т. Л. Сироїд, Л. А. Філяніна [19, с. 251], О. В. Столярський [1, с. 220], Л. Д. Тимченко [20, с. 290] та інші науковці.

¹ На думку М. О. Баймуратова, висотні межі державного кордону дорівнюють 110–115 км [18, с. 440].

Очевидно також, що норма про висотну межу державного суверенітету (повітряної території) у 100–110 км над рівнем моря має характер міжнародно-правового звичаю [17, с. 76; 21, с. 131].

Підводячи підсумки дослідження, можна зробити такі основні висновки:

1. Правове регулювання повітряного кордону України складається з міжнародно-правових норм (зокрема з норм міжнародно-правових договорів, що є частиною чинного законодавства України, та інших джерел міжнародного права, що є міжнародно-правовими зобов'язаннями для України, наприклад, міжнародно-правових звичаїв) і власне норм національного законодавства України.

2. Норма про висотну межу державного суверенітету (повітряної території) у 100–110 км над рівнем моря має характер міжнародно-правового звичаю.

3. Чинне законодавство України не встановлює висотної межі повітряних кордонів. Українська доктрина міжнародного права визначає висотну межу державного суверенітету (повітряної території) переважно у 100–110 км над рівнем моря.

Література:

1. Міжнародне публічне право : підручн. / [авт. кол.: В. М. Репецький, В. М. Лисик, М. М. Микієвич та ін.] ; за ред. В. М. Репецького. – 2-ге вид., стер. – Київ : Вид-во «Знання», 2012. – 437 с.

2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 17 грудня 2008 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_594

3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038

4. Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна від 19 червня 1948 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_159

5. Конвенція про збитки, завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні від 07 жовтня 1952 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_231

6. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна від 14 вересня 1963 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_244

7. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_167

8. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_165

9. Договір з відкритого неба (Постатейна характеристика) від 24 березня 1992 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_316

10. Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну від 24 лютого 1988 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_269

11. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. №3393-VI // Відом. Верхов. Ради України від 9 грудня 2011 р. – №48–49. – Ст. 536.

12. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву [Електронний ресурс] : Совершено в г. Монтего-Бей 10 декабря 1982 г. – Режим доступу : http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf

13. Про державний кордон України : Закон України від 4 листопада 1991 р. №1777-XII // Відомості Верховної Ради України від 14 січня 1992 р. – №2. – Ст. 5.

14. Про затвердження положення про використання повітряного простору України : Постанова Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. №401 // Офіційний вісник України від 19 квітня 2002 р. – 2002. – №14. – С. 85. – Ст. 727. – Код акту 22030/2002.

15. Про затвердження Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України [Електронний ресурс] : Наказ Міністерства транспорту України від 16 квітня 2003 р. №293. – Режим доступу : <http://sfs.gov.ua/zakonodavstvo/mitnezakonodavstvo/nakazi/62376.html>

16. Маланчук Пітер. Вступ до міжнародного права за Ейкхерстом : підручник: пер. з англ. / Пітер Маланчук ; відп. ред. М. В. Буроменський. – 7 вид., перероб. – Харків : Фірма «Консум», 2000. – 592 с.

17. Даниленко Г. Д. Граница между воздушным и космическим пространством в современном международном праве / Г. Д. Даниленко // Советское гос-о и право : науч. журн. – М. : Наука, 1984. – №9. – С. 71–79.

18. Баймуратов М. О. Міжнародне публічне право : підручн. / М. О. Баймуратов. – Харків : Вид-во юрид. літ-ри «Одіссей», 2008. – 704 с.

19. Міжнародне право : словник-довідник / за заг. ред. Т. Л. Сироїд. – Харків : Вид-во «Юрайт», 2014. – 408 с.
20. Тимченко Л. Д. Международное право : учебн. / Л. Д. Тимченко. – Харьков : Изд-во «Консум», Ун-т внутр. дел, 1999. – 528 с.
21. Міжнародне право : навч. посіб. / за ред. М. В. Буроменського. – К. : Вид-во «Юрінком Інтер», 2005. – 336 с.

С. Є. Шептуховський¹

РЕАЛІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОГО СУВЕРЕНІТЕТУ ПІД ЧАС РЕФОРМУВАННЯ

В умовах актуалізації чималої кількості загроз національній безпеці України створення в ній потужного сектору безпеки і оборони є життєво важливим. Будь-які прорахунки, допущені на етапі перебудови архітектури національної безпеки можуть вже у найближчій перспективі спричинити чергову кризу національної безпеки. Запозичення провідного досвіду формування безпекового сектору повинно здійснюватися з урахуванням національних інтересів, з тим, щоб запобігти будь-якого втручання у внутрішні справи України та порушення її суверенітету. Тому виваженого підходу потребують як вироблення рекомендацій для України, так і спосіб їх врахування під час прийняття управлінських рішень.

Стратегію національної безпеки України до числа актуальних загроз національній безпеці України віднесено неефективність системи забезпечення національної безпеки і оборони України. Зміст цієї загрози, серед іншого, становлять несформованість сектору безпеки і оборони України як цілісного функціонального об'єднання, керованого з єдиного центру, а також інституційна слабкість, непрофесійність, структурна незбалансованість органів сектору безпеки і оборони ([1], див. п. 3.2.). Адекватним заходом нейтралізації цієї загрози стало ухвалення Концепції розвитку сектору безпеки і оборони України [2], п. 3.9. якої визначено, що досягнення очікуваного результату реформування зокрема Служби безпеки України передбачається, серед іншого, шляхом зміни правових, організаційних та інших засад функціонування Служби без-

¹ Помічник начальника управління Головного управління Центрального управління Служби безпеки України.