

ін.) – сформувалося в процесі боротьби народів за поліпшення свого економічного становища та підвищення культурного статусу.

Друге покоління прав людини називають ще системою позитивних прав. Вони не можуть реалізуватися без організаційної, координуючої та інших форм діяльності держави, спрямованих на їх забезпечення.

Третє покоління прав людини можна назвати солідарними (колективними), тобто правами всього людства – правами людини і правами народів. Це право на мир, безпеку, незалежність, на здорове навколишнє середовище, на соціальний і економічний розвиток як людини, так і людства у цілому. Йдеться про ті права особи, які не пов'язані з її особистим статусом, а диктуються належністю до якоїсь спільності (асоціації), тобто є солідарними (колективними), у яких правам особи відведене головне місце (право на солідарність, право на міжнародне спілкування та ін.) [1, с.171].

Якщо відійти від теорії і назвати приклад прав з галузі повітряного права, то громадяни мають права які зазначені в розділі 13 повітряного кодексу України від 19 травня 2011 року, а саме це права пасажирів на компенсацію у разі відмови у перевезенні, скасування чи тривалої затримки авіарейсів. В цьому розділі йдеться саме про розміри компенсацій пасажирів, за ті чи інші відмови авіаперевізників.

Література:

1. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: Підручник / О.Ф. Скакун.– Харків: Консум, 2001.– 656 с.
2. Теорія держави і права: Підручник / [С.Л. Лисенков, А.М. Колодій, О.Д. Тихомиров, В.С. Ковальський] / За ред. С.Л. Лисенкова.– К. : Юрінком Інтер, 2005.– 448 с.

УДК 342/924 (043.2)

Латинська Н.А.,

студентка,

Інститут аеропортів,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Нашинець-Наумова А.Ю., к.ю.н.

ПОНЯТТЯ, ПРИНЦИПИ ТА ДЖЕРЕЛА ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Повітряне право можна визначити як галузь публічного права, що регулює відносини між суб'єктами публічного права у зв'язку з використанням повітряного простору з метою міжнародних повітряних польотів. Предметом регулювання повітряного права є насамперед право-

порядок, взаємовигідне використання повітряного простору з метою міжнародних повітряних польотів. Багато міжнародно-правових норм, що визначають режим повітряного простору, як правило, мають кінцевим адресатом не тільки самі держави, але й численних інших власників авіаційної техніки. Це накладає на держави обов'язок забезпечити однакове дотримання норм повітряного права своїми фізичними та юридичними особами. Повітряне право ґрунтується на тих самих принципах, що і загальне міжнародне право, але має свої галузеві принципи: поваги повного та виняткового суверенітету держав у межах їхнього повітряного простору; свободи відкритого повітряного простору; забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації.

Найважливішими інститутами міжнародного повітряного права є інститут міжнародних польотів, інститут безпеки цивільної авіації. Міжнародно-правове регулювання користування повітряним простором міститься в декількох міжнародних договорах. 7 грудня 1944 р. в Чикаго були підписані Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Угода про міжнародне транзитне повітряне сполучення й Угода про міжнародний повітряний транспорт, що поклали кінець деякій правовій невизначеності, що зберігалася в питаннях міжнародного регулювання повітряних сполучень.

Підтвердивши повний і винятковий суверенітет держав над своїм повітряним простором (ст. 1 Чиказької конвенції), угоди визнають існування на основі взаємності п'яти так званих свобод повітря, що включають: транзитні безпосадочні польоти через територію іноземної держави; посадку в аеропортах на чужій території з некомерційними цілями – для техогляду, заправлення паливом тощо; висадження на чужій території пасажирів і вивантаження привезеного зі своєї території багажу, вантажів і пошти; прийняття на борт для перевезення на свою територію пасажирів, пошти і багажу з території іноземної держави; доставку на територію іноземної держави з будь-яких третіх країн пасажирів, пошти, багажу, а також прийняття на борт пасажирів, пошти і багажу для доставки їх у будь-яку третю державу. Чиказька конвенція визначає також порядок здійснення регулярних і нерегулярних польотів цивільної авіації, питання реєстрації повітряних суден і їхньої національної приналежності, вимоги до екіпажів, а також деякі інші питання міжнародного цивільного повітряного транспорту. Крім Чиказької конвенції, що є основним кодифікованим актом у цій галузі, правовий режим повітряного простору регулюється й іншими міжнародними договорами.

У 1929 р. у Варшаві було підписано Конвенцію для уніфікації дея-

ких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. Її було доповнено Гаазьким протоколом 1955 р. про вимоги до оформлення перевізної документації. У 1971 і 1975 роках у ці документи були внесені значні зміни Гватемальським протоколом і Монреальськими протоколами. Гвадалахарська конвенція 1961 р. поширила положення Варшавської конвенції на випадки, коли юридичний і фактичний перевізники не збігаються. У 1948 р. в Женеві була прийнята Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряне судно. За умови, що ці права мають бути встановлені та зареєстровані відповідно до законодавства держави реєстрації повітряного судна, вони включають: право власності, право власника судна придбати його у власність за договором купівлі-продажу; право користування судном за договором довгострокової (більше 6 місяців) оренди; іпотеку, заставу й ін. аналогічні права, що виникають за згодою сторін для забезпечення боргу, а також право на винагороду за пошук і порятунок повітряного судна та питання накладення арешту і примусового продажу.

Римська конвенція 1952 р. і Монреальський протокол до неї 1978 р. установили умови відшкодування збитків, заподіяних іноземним повітряним судном на поверхні третім особам, і страхування відповідальності.

Правовий режим повітряного простору України врегульований Повітряним кодексом України, прийнятим Верховною Радою України 4 травня 1993 р.. Відповідно до ст. 1 Повітряного кодексу України їй належить повний і винятковий суверенітет над повітряним простором України, а структура повітряного простору, порядок її формування та зміни, правила користування повітряним простором відносяться до компетенції держави. На підставі ст. 9 Кодексу встановлюються повітряні коридори для перетинання державного кордону України, закриті зони, зони обмеження польотів та інші. Про всі обмеження з використання повітряного простору України всім заінтересованим особам повідомляють через канали систем аеронавігаційної інформації, що за законом доступна для всіх повітряних просторів України.

На іноземні повітряні судна, їхні екіпажі та пасажирів, на майно, що ввезене в Україну або що вивозиться за межі її території, поширюється дія паспортних, митних, валютних, санітарних, карантинних та інших правил, установлених чинним законодавством України.

Література:

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Офіційний вісник України.- 2011.- № 46.- Ст. 1881.

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення: текст відповідає офіц. Станом на 1 квітня 2012р.- К. : Національний книжковий проект, 2012.- 240.

3. Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України, затверджена наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 28.09.2004 № 81 [Електронний ресурс] / Сайт Верховної Ради України.- Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>.

4. Повітряне право України: Підручник для студентів юридичних спеціальностей вищих навчальних закладів / За заг. ред. В.В. Костецького.- К. : Юрінком Інтер, 2007.- 550 с.

УДК 347.823.213(043.2)

Мороховець Н.О.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Гусар О.А., старший викладач

АДМІНІСТРАТИВНО- ПРАВОВИЙ СТАТУС КОМАНДИРА ПОВІТРЯНОГО СУДНА УКРАЇНИ

Командиром повітряного судна може бути особа, яка має спеціальність пілота (льотчика), а також підготовку і досвід, необхідні для самостійного керування повітряним судном цього типу і керівництва екіпажем (ст. 37 ПК України). Тобто командир повітряного судна несе особисту відповідальність за безпеку кожного польоту і виконання завдання на політ, незалежно від того, чи управляє він повітряним судном особисто чи передав управління другому пілоту (або іншій особі). Однією із додаткових вимог є встановлення для командира повітряного судна певних вікових обмежень. Так, у Правилах видачі свідоцтв пілотів не допускаються до виконання функцій командирів повітряних суден, зайнятих у регулярних або нерегулярних міжнародних повітряних сполученнях, що виконуються за плату або за наймом, при досягненні 63-річного віку.

Всі інші члени екіпажу повітряного судна є підконтрольними та підпорядкованими саме командиру повітряного судна. Крім того, командир повітряного судна, у зв'язку з виконанням своїх посадових обов'язків, найчастіше вступає у правовідносини з державними органами, а також з юридичними і фізичними особами. На командира