

безпеки, забезпечення порядку та забезпечення охорони здоров'я і гарного самопочуття членів екіпажу, включаючи рятування і повернення екіпажу [3, р. III п. А]. Ці положення є новими та представляють інтерес для науки міжнародного космічного права, бо раніше, наприклад, положень стосовно фізичного захисту та інформаційної безпеки не було в жодному міжнародному договорі.

Однак все ж таки основне місце займають питання, пов'язані з рятуванням космонавтів. Рятування космонавтів як один з головних принципів космічної діяльності було закріплено в Договорі про космос 1967 року. ст. 5 Договору розглядає космонавтів як "посланців людства", яким на випадок аварії, лиха та вимушеної посадки на території іншої держави або у відкритому морі буде надано необхідну допомогу [1, ст. 5]. Зазначений принцип набув свого розвитку та конкретизації в Угоді про рятування космонавтів, повернення космонавтів і повернення об'єктів, запущених у космічний простір 1968 року (далі – Угода про рятування).

Ця Угода складається з преамбули та десяти статей і включає в себе зобов'язання держав-членів стосовно інформування влади запускаючої держави та Генерального секретаря ООН про виявлені інциденти та надзвичайні події, пов'язані з космічними об'єктами та такі, що супроводжуються приземленням або приводненням такого об'єкта в межах території, що знаходиться під юрисдикцією будь-якої держави, чи в місцях, які не є під юрисдикцією жодної з держав, пошуку та порятунку екіпажів пілотованих космічних об'єктів (за наявності необхідних умов і можливостей), а також безперешкодного і негайного повернення членів цих екіпажів (космонавтів) владним структурам держави, що запустила пілотований космічний об'єкт [2, ст. 2, 3, 4].

Угода про рятування 1968 року передбачає з метою ефективного проведення операцій з рятування також співпрацю з владою, яка здійснила запуск. Спільні операції при цьому провадяться під керівництвом і контролем держави, на території якої приземлився космічний корабель.

Все ж варто визнати, що перераховані зобов'язання можуть стати "мертвою буквою", якщо вони не будуть підкріплені відповідними організаційно-правовими та технічними засобами. Так розбіжності в системах функціонування космічних кораблів на МКС можуть призвести до того, що буде неможливо надати взаємодопомогу і провести рятувальні операції на небесних тілах. Тому світове співтовариство повинно прийняти міжнародно-правові норми, які б не допускали неможливості надання допомоги членам екіпажу МКС.

Таким чином, основне місце в міжнародному космічному праві зай-

мають питання, пов'язані із забезпеченням безпеки членів екіпажу МКС. Правова база в даному випадку складається з Договору про космос 1967р., Угоди про рятування 1968 р. та Кодексу космонавтів. Однак існує ряд проблем, які потребують негайного вирішення. Однією з них є неможливість надати взаємодопомогу та провести рятувальні операції через розбіжності у системах функціонування космічних кораблів.

Література:

1. Про принципи діяльності держав по дослідженню і використанню космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла: Договір, прийнятий 10 жовтня 1967 р. [Електронний ресурс] Верховна Рада України: Інформ. сервер.– Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_480.
2. Про рятування космонавтів, повернення космонавтів і повернення об'єктів, запущених у космічний простір: Угода, прийнята 3 грудня 1968 р. [Електронний ресурс] Верховна Рада України: Інформ. сервер.– Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_483.
3. Кодекс поведінки екіпажу міжнародної космічної станції.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.federalspace.ru/main.php?id=280&did=1059>.
4. Фененко А. Конкуренция в космосе и международная безопасность / А. Фененко.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.intertrends.ru/eighteenth/004.htm#note3>.

УДК 347.82:656.7.01:061.25(100)(043.2)

Захарик А.М.,
студент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Малярчук Н.В., к.ю.н.

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

З розвитком авіації розвиваються комерційні перевезення, останні в свою чергу потребують детальної правової регламентації. Саме регламентація комерційної діяльності міжнародних авіаційних перевезень прямо належить як до сфери дії міжнародного права, так і до дії вітчизняного законодавства. Надання права на здійснення міжнародних комерційних польотів є винятковою компетенцією держави. Вона контро-

лює перевезення та може регулювати їхні обсяги, керуючись внутрішнім законодавством або відповідними міжнародними договорами [2, с. 232].

Основними нормативними актами, що надають безпосередню регулюючий вплив на комерційну експлуатацію міжнародних повітряних ліній, крім національних законів, є наступні документи:

- 1) міжнародні конвенції з питань цивільної авіації;
- 2) міжурядові угоди про повітряне сполучення;
- 3) міжвідомчі документи;
- 4) угоди між авіакомпаніями, призначеними для комерційної експлуатації договірних авіаліній;
- 5) комерційні угоди та ін. [1, с. 203].

В обов'язки авіакомпаній входить широка діяльність з дотримання зазначених документів, їх дотримання на своєму рівні, а також контролю за їх дотриманням з боку інших авіакомпаній і фірм на території даної держави [3, с. 313].

Натомість, договірному врегулюванню в міжнародних авіаперевезеннях підлягають тарифи та правила їхнього застосування, що можуть бути встановлені на основі двосторонніх договорів між державами. У разі їхнього прийняття Міжнародною авіатранспортною асоціацією ці тарифи та правила набирають чинності для авіапідприємств тільки після схвалення їх урядами відповідних країн, де ці авіапідприємства зареєстровані [4, с. 169].

Під час аналізу деяких аспектів правового регулювання та організації комерційних перевезень було визначено й основні проблеми цієї діяльності.

До останніх ми можемо віднести наступні:

1. Відносини між суб'єктами комерційної діяльності на міжнародних повітряних сполученнях будуються виключно на угодах, що може ставити під загрозу інтереси третіх осіб. Тому, вважаю доцільним обмежити або ввести чіткий контроль за укладанням таких договорів шляхом створення міжнародної організації, що б мала за свій обов'язок контролювати діяльність міжнародних авіаперевізників, та суб'єктів, що укладають такі договори.

2. Другою проблемою, вважаю ліцензування міжнародних комерційних перевезень. Це виключно прерогатива державної влади. Нагадаю, що правом на здійснення господарської і комерційної діяльності в галузі авіації може володіти будь-яка юридична чи фізична особа, яка займається експлуатацією, технічним обслуговуванням, ремонтом, виробництвом, розробкою та іншою діяльністю в галузі авіаційної техніки.

Пропоную обмежити права юридичних та фізичних осіб і надати пра-

во виключно компаніям, що здійснюють регулярну комерційну міжнародну діяльність, що повинні проходити акредитацію та інші заходи щодо підтвердження свого права. Це підвищить безпеку на повітряних перевезеннях в цілому і знизить шляхи контрабандної діяльності в світі.

3. Наступна проблема полягає у недосконалій нормативній міжнародній базі у сфері комерційної діяльності через занадто давній строк їх підписання. Міжнародні заходи (підписання протоколів, конвенцій, проходження конференцій) на цю тему проводилися занадто давно – 1944, 1929, 1955, 1966, 1970 роки. З розвитком науки, техніки – зростають і змінюються потреби у галузі комерційної діяльності, з'являються нові питання, що залишаються нерозкритими.

4. Ще однією проблемою є забезпечення не партнерської, а конкурентної роботи між авіаперевізниками та агентами. Вважаю за потрібним будувати відносини між вищевикладеними суб'єктами на основі партнерства та взаємної допомоги, а не на основі конкуренції. На практиці, залишаючись прямими конкурентами, перевізник і генеральний агент намагаються в першу чергу завантажити свої рейси, не зважаючи на те, яке завантаження залишиться на рейси партнера. Незважаючи на умови угод, авіакомпанії-партнери не тільки не піклуються про забезпечення прибутковості роботи свого партнера, але і намагаються всіляко перешкоджати його успішної комерційної роботи на території своєї країни. Це ще раз підтверджує потребу вдосконалення актів та органів регламентації комерційної діяльності.

Отже, комерційна діяльність на міжнародних повітряних сполученнях має певні недоліки, що переважно пов'язані із застарілою нормативною базою, що було викликано незадовільною роботою міжнародних організацій у цьому напрямку. Тож, зазначені проблеми у сфері міжнародних авіаційних перевезень є актуальними та потребують подальшого наукового дослідження.

Література:

1. Афанасьєв В. Г. Комерційна експлуатація міжнародних повітряних ліній.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: afanasiev-law.org.ua.
2. Міжнародне право: навч. посібник / [Буроменський М. В., Кудас І.Б., Маєвська А. А., Семенов В. С., Стешенко В. М.]; заг. ред. М. В. Буроменський.– К. : Юрінком Інтер, 2008.– 336 с.
3. Пронюк Н.В. Сучасне міжнародне право: навч. посібник / Н.В. Пронюк.– К.: КНТ, 2008.– 342 с.
4. Черкес М.Ю. Міжнародне право: підручник / М.Ю. Черкес.– [5-те вид., виправ. і доп.].– К. : Знання, 2006.– 397 с.