

ламенту і Ради № 785/2004 щодо вимог страхування для повітряних перевізників і операторів повітряного флоту.

Результатом повної лібералізації повітряних перевезень у межах Євросоюзу стало підвищення рівня прав пасажирів повітряного транспорту. З огляду на це було прийнято Регламент № 261/2004, який запроваджує спільні правила стосовно компенсації та допомоги пасажиром у разі відмови у посадці та затримання рейсу. Регламент стосується як регулярних, так і нерегулярних рейсів; він діє не лише щодо пасажирів, які вилітають з аеропорту, розташованого в державі-члені Євросоюзу, а й у тому випадку, коли авіакомпанія, яка здійснює рейс, є перевізником Євросоюзу, а також є чинним щодо пасажирів, які летять із третьої країни до держави-члена Євросоюзу, якщо тільки ця третя країна не забезпечила їм аналогічні права. Регламент установлює розміри компенсації для пасажирів, яка варіює залежно від відстані рейсу. Аналогічну схему захисту прав пасажирів прийнято також у рамках залізничного транспорту Євросоюзу.

Отже, початком реалізації Євросоюзом спільної зовнішньої політики щодо страхування повітряного транспорту стали судові рішення 2002 р., так звані "рішення відкритого неба" ("open skies" judgments). Ці судові справи чітко регламентували компетенцію Євросоюзу у сфері міжнародних послуг повітряним транспортом. Традиційно міжнародні повітряні послуги регулювалися двосторонніми міжнародними угодами між державами, однак з 2002 р. Євросоюз одержав виключну компетенцію укладати двосторонні угоди з третіми країнами щодо повітряного сполучення [1, с. 376].

Література

1. Говорушко Т. А. Страхові послуги. Підручник / Т. А. Говорушко. – К. : Центр учбової літератури, 2011. – 376 с.
2. Загородній А. Г. Страхування: Термінологічний словник / А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк. – 2-е вид. та доп. – Л.: Видавництво "Бескид Біт", 2002. – 104 с.

Лінник Л. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ПРОБЛЕМАТИКА ДІЯЛЬНОСТІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ У МІЖНАРОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

Важливість міжнародного повітряного простору, а також національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації такої діяльності як на національному, так і міжнародному рівні й обумовлює розробку технічних вимог до неї.

На міжнародному рівні необхідно регламентувати регулярні, транзитні польоти повітряних суден, спільні міжнародні польоти з території однієї на територію іншої держави, із транзитом через територію третьої держави або без такого з використанням міжнародного повітряного простору.

В Україні йде швидка робота щодо напрацювання національного законодавства, з урахуванням основних положень міжнародного повітряного права та позитивної практики колишнього СРСР. Це, основним чином, стосується і встановленого порядку використання повітряного простору України, який ґрунтується, зокрема, на Декларації про державний суверенітет, Конституції України, яка від імені Українського народу закріпила суверенітет над всією територією України в межах існуючих кордонів, які є цілісними і недоторканими. Україна, як суб'єкт міжнародного права, здійснює безпосередні зносини з іншими державами, укладає договори, у тому числі про повітряні сполучення щодо використання повітряного простору тощо [2, с. 25].

Повітряний кодекс України регулює діяльність авіації щодо використання повітряного простору з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації, а його чинність поширюється на усіх користувачів повітряного простору України як на території України, так і за її межами, якщо закони

країни перебування не передбачають іншого. Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, який є частиною її території [1, с. 6].

Держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через Міністерство транспорту України та відповідні органи авіаційного транспорту України.

Сертифікація планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, повітряних суден спортивного призначення та аматорської конструкції, аеростатичних апаратів і допоміжних пристроїв за участю розробника повітряних суден і відповідних федерацій та асоціацій з метою засвідчення льотної придатності. Тільки після отримання посвідчення про придатність до польотів, цивільне повітряне судно допускається до експлуатації, у тому числі і до виконання міжнародних польотів.

Крім того, на зовнішню поверхню кожного цивільного повітряного судна наносяться державні та реєстраційні розпізнавальні знаки, а також можуть бути нанесені додаткові знаки, символи, написи, емблеми тощо. Польоти повітряного судна, яке не має відповідних знаків, забороняються, крім експериментальних і випробувальних повітряних суден. В обов'язковому порядку цивільному повітряному судну України, обладнаному засобами радіозв'язку, надається позивний номер і радіосигнал.

Державне повітряне судно – таке, яке використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і зареєстроване у реєстрі державних повітряних суден (п. 3 ст.15 Повітряного кодексу України).

Державне транспортне повітряне судно може бути допущене до експлуатації в цивільній авіації України для перевезення вантажів і виконання авіаційних робіт, якщо воно відповідає технічним вимогам безпеки польотів у Військово-Повітряних силах України та має висновки розробника, а також експертів про можливість безпечної експлуатації у цивільній авіації, посвідчення про придатність до польотів, і внесене до державного реєстру цивільних повітряних суден України.

Положення ПК України надає можливість зробити висновок про те, що тільки на такі державні транспортні повітряні судна поширюються порядок і правила виконання міжнародних польотів. Однак, державні повітряні судна здійснюють польоти за межами

України, і звичайно ж на них повинні у повному обсязі розповсюджуватися порядок та правила виконання міжнародних польотів, якщо інше не передбачено міжнародними угодами чи надзвичайними обставинами.

Виходячи із основних положень національного законодавства, за будь-які протиправні дії всі особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації України, її управлінням і наглядом, а також пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання встановлених правил, вимог і норм, що регламентують повітряні перевезення та авіаційні роботи, порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища, повинні нести відповідальність, передбачену чинним законодавством України, у тому числі і кримінальну. Одним із таких видів відповідальності є кримінальна відповідальність за порушення правил міжнародних польотів.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
2. Віденська конвенція про право міжнародних договорів від 23.05.1969 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/rada/show/995_118.
3. Антонович М. Ю. Міжнародне публічне право: Навч. посібник для вищих навчальних вузів / М. Ю. Антонович. – К. : КМ Академія: Алерта, 2003. – 307 с.