

спостереження за довкіллям; створити систему приладів та устаткування для постійного спостереження за довкіллям; розробити метрологічні нормативи для ефективного здійснення спостережень; створити раціональну систему збирання, передавання і нагромадження інформації; створити систему аналізу, інтерпретації, синтезу та прогнозування екологічного стану з метою інформаційного забезпечення державних органів управління під час прийняття рішень на будь-якому рівні.

Література

1. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 р. № 1264-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 41. – Ст. 546.

2. Бредіхіна В. Л. Розділ II Основні засади правового захисту населення від негативного впливу навколишнього природного середовища / В. Л. Бредіхіна // Правове регулювання екологічної безпеки в Україні: навч. посіб. / [Гетьман А.П., Шульга М.В., Бредіхіна В.Л. та ін.]. – Х.: Право, 2012. – С. 17-62.

3. Залєвська-Шишак А. Д. Важелі державного регулювання природоохоронної діяльності як основа економічної безпеки в Україні / А. Д. Залєвська-Шишак // Стратегічні пріоритети забезпечення економічної безпеки України: зб. матеріалів наук.-практ. круглого столу (27-28 верес. 2012 р., м. Феодосія). – Феодосія: Вид-во «Київський університет ринкових відносин», 2012. – 106 с. – С. 58-621.

УДК 347.82(043.2)

Жмур.Н. В., к.ю.н.,
Стуканець І. В., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ

Основна перевага авіаційного виду транспорту — це можливість за короткий термін доставити пасажирів або вантаж у будь-яке місце земної кулі.

Природно, що така важлива стратегічна галузь як авіація, що немислима тільки в національному масштабі, не залишилася поза увагою законодавців.

Чітко розуміючи переваги урегульованості в даному питанні, український уряд докладає максимум зусиль для відповідності національного законодавства світовим стандартам. Україна одержала від СРСР у спадок велику кількість різних міжнародних договорів, серед них і договори, що стосуються повітряних перевезень.

Як зазначено в Конституції України, що ратифіковані нею договори є

частиною її законодавства, тому можна говорити про відповідність українського законодавства світовим стандартам. За Законом «Про міжнародні договори України», при виникненні протиріч між положеннями українського законодавства та міжнародного договору, перевагу має останній. Тому зрозуміле прагнення України до відповідності її законів загальноприйнятим світовим стандартам.

Внутрішнє законодавство України теж містить ряд норм щодо міжнародних повітряних перевезень. Зокрема, у Повітряному Кодексі України обговорені такі норми: по-перше, 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; по-друге, стосовно іноземних повітряних перевізників визнаються права експлуатанта за документами, які видані компетентним органом відповідної зарубіжної держави та які відповідають вимогам міжнародних договорів та угод, учасницею яких є Україна. Іноземні перевізники здійснюють свою діяльність на території України згідно з законодавством України, міжнародними угодами та договорами. На цьому прикладі можна побачити, що національне законодавство України підготовлено до сприйняття міжнародних положень у цьому питанні.

Міжнародно-правова регламентація повітряних перевезень пасажирів і вантажів розвивається на базі загальних принципів міжнародного повітряного права, найважливішими з яких є: принципи виняткового і повного суверенітету держав над їхніми повітряними просторами; принцип свободи польотів у відкритому повітряному просторі; принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації; принцип національної юрисдикції над повітряними суднами та їхніми екіпажами; принцип імунітету повітряних суден, що перебувають на державній службі.

До основних положень цих документів варто віднести: формулювання вимог до перевізних документів; формулювання обсягу прав відправника вантажу на розпорядження вантажем на шляху проходження; визначення порядку видачі вантажу в пункті призначення; визначення обсягу відповідальності повітряного перевізника за збиток, заподіяний вантажу та пасажиром; встановлення презумпції провини повітряного перевізника; встановлення межі матеріальної відповідальності повітряного перевізника перед кожним пасажиром у випадках смерті пасажирів чи ушкодження його здоров'я; встановлення межі матеріальної відповідальності повітряного перевізника перед кожним пасажиром за втрату псування чи нестачу ручного багажу.

Але Варшавська конвенція 1929 р. не вирішила вичерпно питання визначення розміру конкретного матеріального збитку та визначення кола осіб, які мають право на відшкодування у випадку загибелі пасажирів. Через це такі питання звичайно вирішують національні суди (суди країни

перевізника, суди країни позивача, суди країни укладення договору перевезення).

У 1975 році були прийняті Монреальські протоколи, що деякою мірою змінили положення Варшавської конвенції 1929 року. Зокрема, були встановлені максимальні межі відповідальності перевізника, що не можуть бути перевищені ні за яких обставин, які викликали питання про відповідальність.

До інших міжнародних документів, що регламентують питання повітряних вантажних і пасажирських перевезень варто віднести:

- Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, 1944 р.;
- Римську конвенцію про відшкодування шкоди, заподіяної іноземним повітряним судном третім особам на поверхні землі, 1952 р.;
- Конвенцію про уніфікацію деяких правил, які відносяться до міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особами, що не є перевізниками за угодою (Гвадалахара, 1962 р.);
- Конвенцію про правопорушення і деякі інші акти на борту повітряного судна (Токіо, 1963 р.)
- Гаазьку конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, 1970 р.

В цілому міжнародно-правова регламентація повітряних перевезень містить у собі рішення таких питань:

- комерційні права на міжнародному повітряному транспорті;
- регулювання обсягу перевезень та інших умов експлуатації міжнародних повітряних ліній;
- контроль за іноземними авіапідприємствами, що реалізують комерційні права;
- правова регламентація нерегулярних міжнародних повітряних сполучень.

Коло льотно-технічних питань, регламентованих угодами про повітряне сполучення, включає визначення переліку бортової документації повітряних суден, умови надання технічного обслуговування та зв'язку, правила безпеки польотів, порядок дій у різних випадках, надання взаємної інформації тощо. У відносинах адміністративно-правового режиму повітряних сполучень прийнята формула, відповідно до якої закони та правила однієї Сторони, що регулюють вліт і виліт з її території повітряних суден, їхню експлуатацію, навігацію під час перебування у її межах, прибуття та відправлення пасажирів, вантажів, а також паспортні, митні, валютні та карантинні, будуть застосовуватись до повітряних суден іншої Сторони. У двосторонніх договорах визначено органи, що уповноважені здійснювати керівництво цивільною авіацією; органи, що здійснюють функції цивільної авіації; порядок видання та скасування дозволу на виконання польотів.

У міжнародних угодах урегульовано умови визнання кваліфікаційних посвідчень і свідоцтв, на підставі яких дозволяються міжнародні польоти,

вони ж містять принципи встановлення оплати за перевезення. Якщо держави-учасниці двостороннього договору є членами Міжнародної асоціації авіапідприємств, якою розроблено механізм фіксованих ставок і тарифну резолюцію, застосовувану на договірних лініях, то тарифи встановлюють на підставі цієї резолюції. Якщо договірні держави не члени зазначеної Асоціації або відсутня тарифна резолюція, вони встановлюють тарифи, домовляючись між собою, та визначаючи порядок набрання чинності тарифами та механізм їх зміни.

У таких угодах можуть визначати напрями співробітництва у сфері авіаційної безпеки. У Додатках до них перелічуються експлуатаційні лінії; авіапідприємства, що виконуватимуть умови міжнародних договорів.

УДК 349:502.3(043.2)

Кисилиця Н. Д., студентка магістратури,
Прикарпатський національний університет ім. Василя Стефаника,
м. Івано-Франківськ, Україна
Науковий керівник: Кобецька Н. Р., д.ю.н., професор

ОКРЕМІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ПРИБЕРЕЖНИХ ЗАХИСНИХ СМУГ

Всі землі в межах території України, незалежно від цільового призначення, цінні по-своєму, проте особливої уваги заслуговують землі водного фонду. Дотримуватися вимог охорони довкілля є обов'язком при використанні усіх земель, але землі водного фонду мають у своєму складі спеціальні території, які самі по собі здійснюють охоронну функцію. Тому актуальним сьогодні є дослідження питання правового режиму земель прибережних захисних смуг, функціональним призначенням яких відповідно до ч. 1 ст. 88 Водного кодексу України [1] є забезпечення охорони поверхневих водних об'єктів від забруднення і засмічення, збереження їх водності.

За загальним правилом прибережні захисні смуги належать до земель водного фонду. Проте Водний кодекс України вказує, що прибережні смуги встановлюються на земельних ділянках всіх категорій земель. Деякі науковці зазначають, що закріплення прибережної захисної смуги в складі земель водного фонду автоматично не змінює правовий режим земельних ділянок [2, с. 237]. Тому необхідно розрізняти поняття категорії земель (яких є 9 за Земельним кодексом України [3]) і цільове призначення земель (яких є більше згідно класифікації видів цільового призначення земель [4]).

Встановлення прибережних захисних смуг законодавець пов'язує з таким поняттям як меженний період, тобто період річного циклу протягом якого спостерігається низька водність. Явище водності є непостійним і, як