

раїни, щоб зменшити кількість аварій на шосейних і ґрунтових дорогах і попередити дорожньо-транспортний травматизм.

У зв'язку з тим, що кількість транспортних засобів в Україні з року в рік зростала (на 1 січня 1941 року тільки автомобілів було понад 137 тисяч), діяльність служби ДАІ дедалі більше ускладнювалась. Нагляд за рухом транспорту і пішоходів, реєстрація і облік автомобілів і мотоциклів, технічний огляд транспортних засобів, контроль і виховання водіїв – далеко не повний перелік її основних обов'язків.

Велась боротьба з аварійністю на дорогах і на визволеній від загарбників території України, бо внаслідок дорожніх аварій було багато постраждалих, велика кількість пошкоджених транспортних засобів. Причинами аварій були: значне зростання чисельності автотранспорту різних марок, недостатня кваліфікація водіїв, порушення ними і пішоходами правил дорожнього руху, неналежний технічний стан транспортних засобів, керування ними в нетверезому стані. З метою боротьби з аваріями і дорожніми пригодами весною 1943 р. при обласних управліннях міліції були проведені наради начальників відділів міліції і автоінспекторів. Зокрема, така нарада в березні 1943 р. відбулась при Сталінському (Донецькому нині) обласному управлінні міліції. На ній розглядалось питання, яке стосувалось ліквідації аварійності на дорогах області [5]. Результатом цієї наради було посилення боротьби з аварійністю в області.

Працівники ДАІ обстежували автогосподарства, де здійснювали огляд автомобілів; перевіряли автомобілі на лінії; виявляли порушників правил технічної експлуатації автомобілів і дорожнього руху, штрафували їх, позбавляли права управління транспортним засобом, притягали до кримінальної відповідальності. Крім того, проводилась масово-пропагандистська робота: читались лекції серед населення і водіїв по роз'ясненню правил дорожнього руху, здійснювались звернення по радіо, проводилась роз'яснювальна робота в автогосподарствах. Для покращення якісної підготовки водіїв, всі курси і автошколи були переведені на 600-годинну програму навчання.

В результаті вжитих заходів аварійність на транспорті і кількість автомобільних пригод в Україні різко знизилась, а кількість постраждалих зменшилась. Яскравим прикладом може бути Сталінська область, де за перше півріччя 1945 р. було зареєстровано лише 50 дорожньо-транспортних пригод [6].

Література

1. СЗ СССР, 1935.– № 41.– Ст. 349.
2. СЗ СССР, 1936.– № 41.– Ст. 121.

3. СЗ СССР, 1936.– № 36.– Ст. 318-а.

4. Див.: История милиции Украинской ССР. В документах и материалах.– Т.1.– 1917-1937 гг.– К. : Киев высш. школа МВД СССР, 1969.– С. 690 -697.

5. Архив УВД исполкома Донецкого обласного Совета Народных депутатов, ед.хр.71, д.17, л.д. 53.

6. Архив УВД Донецкого обласного Совета Народных депутатов, ед.хр.71, д.17, л.д. 50 – 53.

УДК 341.9(93): 656.7(043.2)

Чабах О.М.,
старший викладач,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ (ІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ)

Для держави Україна цивільна авіація відіграє величезну роль. На сьогоднішній день уявити економічні відносини між державами без використання повітряного транспорту неможливо. Зокрема, авіаперевезення уможливили вихід українських виробників на світові ринки. Достатньо згадати таке відоме підприємство, як АКБ імені Антонова, літаки якого користуються підвищеним попитом у всьому світі.

Чітко розуміючи переваги правової урегульованості в даному питанні, українська, як виконавча так і законодавча влада, докладає максимум зусиль для відповідності національного 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 законодавчої бази загальноприйнятим світовим стандартам.

Міжнародно-правова регламентація відносин по перевезенню пасажирів і вантажів повітряним транспортом починається з Паризької конвенції про повітряну навігацію 1919 року. Вона закріпила принцип суверенітету держави на повітряний простір, який поширюється над його сухопутною і водною територією та встановила право "мирного польоту" іноземних повітряних суден у повітряному просторі інших держав.

Найважливішим документом в області міжнародно-правової регламентації повітряних перевезень пасажирів і вантажів є прийнята в 1929

році у Варшаві Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. У 1933 р. ця Конвенція була доповнена Гаазьким протоколом.

У 1975 році були прийняті Монреальські протоколи, що деякою мірою змінили положення Варшавської конвенції 1929 року. Зміни передбачали встановлення максимальних меж відповідальності перевізника, що не можуть бути перевищені ні за яких обставин, які викликали питання про відповідальність.

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

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

Регулювання обсягу перевезень та інших умов експлуатації міжнародних повітряних ліній є важливою ділянкою регламентації комерційної діяльності міжнародного повітряного транспорту. Міжнародна практика рішення цього питання не однозначна і дозволяє найбільш могутнім авіапідприємствам здобувати певні переваги. Двосторонні договори в галузі авіаційних перевезень визначають основні умови організації повітряних сполучень та створюють юридичну базу для здійснення авіаційних перевезень між країнами. Це такі як:

- Протокол між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про встановлення повітряного сполучення від 4 травня 1992 р.;
- Протокол між Урядом України і Урядом Китайської Республіки про встановлення повітряного сполучення від 30 жовтня 1992 р.;
- Протокол між Урядом України та Урядом Республіки Білорусь про повітряне сполучення від 17 грудня 1992 р.;
- Угода між Урядом України та Урядом Арабської Республіки Єгипет про повітряне сполучення від 22 1992 р.;
- Угода між Урядом України та Урядом Республіки Грузія про повітряне сполучення від 13 квітня 1993 р.

В основі цих актів містяться норми Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року та Додатків до неї.

Більш ефективне регулювання повітряних перевезень стало можливим завдяки діяльності міжнародних організацій. Однією з перших була створена Міжнародна авіатранспортна асоціація (1919 р.). У 1945 р. цю Асоціацію реорганізовано й прийнято її новий Статут. Вона об'єднала провідні авіакомпанії Європи, США, Азії, Австралії. Асоціація повинна сприяти розвитку безпечного, регулярного та економічно вигідного для держав авіасполучення.

Створення у 1944 році міжурядової спеціалізованої установи – Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), яка почала функціонувати з 1947 р., призвело до об'єднання зусиль по врегулюванню повітряних перевезень понад 160 країн світу.

Отже, регламентація міжнародних транспортних перевезень відбувається на різних рівнях і провідну роль тут займає саме правове регулювання. Важливість міжнародного і національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної правової регламентації такої діяльності, як на національному, так і міжнародному рівні.

Література

1. Данилькевич Н.И., Федоров О.Н. , Международное частное право / Н.И.Данилькевич.– Днепропетровск.: 1999.– С. 252.
2. Міжнародне приватне право / За ред. В.М. Гайворонського, В.П. Душмана.– К.: 2006.– С. 366.
3. Юлдашев О.Х., Міжнародне приватне право. Академічний курс: Підруч. для студ. вищ. навч.закл.- / О.Х. Юлдашев.– К.: Концерн "Видавничий дім "Ін Юре", 2004.– С. 528.
4. Фединяк Г.С., Фединяк Л.С., Міжнародне приватне право: Навч. посіб.– 2-е вид., допов / Г.С.Фединяк, Л.С.Фединяк.– К.: Юрінком Інтер, 2000.– С. 416.
5. Юлдашев О.Х., Міжнародне приватне право: Теоретичні та прикладні аспекти.– К.: МАУП, 2004.– С. 576.