

law. Repeated reorganization and re-subordination of aviation structural units did not give the expected effect: dispersion, division into numerous commercial, state, joint-stock and other structures, official misuse of officials, lack of funds for the development of the aviation industry, etc., have a negative impact on the established procedure and rules of airspace use in Ukraine, which created the conditions under which foreign airspace users "flood" the territory of Ukraine, in connection with which significantly decreased on going to the state budget and many other consequences that do not contribute to the development of the authority of the Ukrainian aviation.

References

1. The Declaration on State Sovereignty // Vidomosti Verkhovna Ukrainy. – 1990. – № 31. – P. 429.
2. Constitution of Ukraine: Adopted at the fifth session of the Verkhovna Rada of Ukraine on June 28, 1996. – K.: Press of Ukraine, 1996.
3. The Air Code of Ukraine // Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine. – 1994. – № 25. – P. 274.
4. Horomanskaya O.G. Ways of normative and legal provision of civil aviation of Ukraine. – K., 1999. – 453 p.
5. Ivanov Yu.A. International Law: A Guide to Exam Preparation, K., 2004. – 198 p.

УДК 347.82:341 (043.2)

Борисенко Л. О., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Жмур Н.В., к.ю.н.

ІНСТИТУТ КОМЕРЦІЙНИХ ПРАВ У МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ

У наш час, пасажирів віддають більшу перевагу повітряному транспорту, ніж наземному транспорту. Особливістю повітряного транспорту, яка відрізняє його від наземних видів, є швидкість перевезення пасажирів, враховуючи весь час, який потрібно затратити пасажирів від моменту вильоту з місця відправлення до місця призначення. На коротких відстанях (до 500 км) залізничний і автомобільний транспорт мають перевагу над повітряним транспортом завдяки значно меншій витраті часу на наземне обслуговування. Однак при збільшенні відстаней перевезення пасажирів віддають перевагу повітряному транспорту.

При виконанні повітряних перевезень перевізник (авіакомпанія) потребує отримання прав на перевезення, які дозволяють б йому

експлуатувати міжнародні повітряні лінії ефективно. Щоб отримати максимальну вигоду від експлуатації міжнародних маршрутів, призначеному перевізнику необхідно мати комплекс прав, що надають йому можливість виконувати різні варіанти перевезень в інші країни. Тісний зв'язок таких прав з комерцією зумовили формування в міжнародному повітряному праві інститут комерційних прав, що утворюють права перевезення.

Відмітимо, що більшість міжнародних повітряних перевезень відбуваються в основному з комерційними цілями, тобто перевезення пасажирів, багажу, пошти. Такі перевезення визнаються міжнародними, коли здійснюються між територіями двох або більше держав, або якщо місце відправлення та призначення знаходяться на території однієї держави, але зупинка передбачена на території іншої держави.

Комерційний характер міжнародних повітряних перевезень пов'язаний з тим, що перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти здійснюється за певну плату. Тому комерційні права є самостійними та самі по собі не впливають із надання права на виконання міжнародного повітряного польоту.

Комерційна діяльність у цій сфері має різні обсяги, в залежності від її обсягів виділяються дев'ять «свобод повітря» - різного рівня комерційних прав: перша «свобода повітря» — право перевізника здійснювати транзитний проліт через іноземний повітряний простір без посадки; друга «свобода повітря» — право перевізника здійснювати транзитний проліт через іноземний повітряний простір з технічною зупинкою з некомерційною метою; третя «свобода повітря» — право стосовно регулярних міжнародних по-вітряних перевезень, що надається однією державою іншій, відповідно до якого призначений перевізник має право вивантажувати пасажирів, вантаж і пошту, що взяті на борт в державі реєстрації перевізника, на території іноземної держави в кінцевому пункті маршруту; четверта «свобода повітря» безпосередньо пов'язаною з третьою і є гарантією права перевізника прийняти на борт пасажирів, вантаж і пошту, що убувають з іноземної території, і доправити їх в режимі «назад» в пункт призначення в своїй державі; п'ята «свобода повітря» — право регулярних міжнародних повітряних перевезень, що надається одній державі іншою, відповідно до якого призначений перевізник має право вивантажувати і приймати на борт на території країни-партнера за Угодою пасажирів, пошту і вантаж, що прямують з третьої держави або до неї [1]; шоста «свобода повітря» - право виконувати пасажиро- і вантажоперевезення між третіми державами через свою територію; сьома «свобода повітря» - право регулярних міжнародних повітряних перевезень, що надається однією державою іншій, відповідно до якого призначений перевізник має право здійснити перевезення пасажирів, пошти і вантажу між територією держави, яка це

право надала, і територією будь-якої третьої держави без вимоги про включення до такого перевезення будь-якого пункту на території держави-отримувача права; восьма «свобода повітря» - право регулярних міжнародних повітряних перевезень здійснювати каботажні перевезення між двома пунктами на території держави, що надає це право, за маршрутом, який починається або закінчується на території держави реєстрації іноземного перевізника або поза межами території держави, що надала це право; дев'ята «свобода повітря» - право здійснення каботажних перевезень за маршрутом, що повністю проходить територією держави, яка надала це право держави [2].

Але авіакомпанії прагнуть одержати дозвіл на комерційну діяльність в обсязі п'яти «свобод повітря», тому що це забезпечує найвищу прибутковість їхньої роботи. Разом з тим п'ята «свобода повітря» в повному обсязі (перевезення пасажирів і вантажів у будь-яку третю державу) зазвичай не надається, оскільки це погіршувало б становище національних авіакомпаній з надання аналогічних послуг.

Надання комерційних прав є прерогативою держави як суб'єкта міжнародного права. Комерційні права, подібні праву на виконання польотів, тісно пов'язані з суверенітетом держави над своїм повітряним простором.

Надання комерційних прав здійснюється переважно на розсуд надає це право держави, тобто по суті комерційні права є дискреційними правами. Держава може надати їх іншій державі, а може і відмовити йому в цьому, якщо не зустрічає взаємності в цій сфері. Тому між державами йде активний обмін (торгівля) «свободами повітря», і вміння цим користуватися має велике значення для економічної ефективності міжнародних повітряних перевезень.

Отже, під інститутом комерційних прав в даному контексті слід розуміти сукупність прав, що надаються однією державою іншій, у відповідності з якими призначені їй уповноважені перевізники мають право здійснювати перевезення пасажирів, багажу і вантажу за встановленими міжнародними повітряними маршрутами у відповідності з двосторонніми угодами про повітряне сполучення.

Література

1. Теліпко В. Е., Овчаренко А. С. Міжнародне публічне право: навч. посіб. / за заг. ред. Теліпко В. Е. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 608 с.
2. Тимченко Л. Д. Міжнародне право: підручник / Л. Д. Тимченко, В. П. Кононенко. – К.: Знання, 2012. – 631 с.