

В соответствии с Договором об открытом небе 1992 г., подписанным представителями 23 государств-членов Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе, наблюдательные полеты имеют приоритет по отношению к любым регулярным воздушным полетам. Данные наблюдательных полетов передаются всем государствам-участникам Договора и в Консультативную комиссию по открытому небу, которая принимает рекомендации на основе консенсуса [4].

Государствами, образовавшими Содружество Независимых Государств, в конце 1991 г. заключено Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Его участники подтвердили полный и исключительный суверенитет каждого государства над своим воздушным пространством, установили, что разработка правил его использования, контроль за их соблюдением, организация единого управления воздушным движением находятся в сфере совместного ведения и регулирования.

Таким образом, можно сделать вывод, что правовое регулирование международных полетов над государственной территорией осуществляется при помощи национального законодательства, двусторонних соглашений и международных договоров. Они взаимодополняют друг друга и нацелены на устранение пробелов в правовом регулировании. Однако проблема коллизий всё равно сохраняется, и для её разрешения необходима более детальная регламентация вопросов международных полетов в суверенном воздушном пространстве.

Список использованных источников:

1. Бордунов В. Д. Международное воздушное право: учебное пособие / В. Д. Бордунов. – М.: Научная книга, 2006. – 464 с.
2. Ушаков Н. А. Международное право: учебное пособие / Н. А. Ушаков. – М.: Юристъ, 2000. – 304 с.
3. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа к ресурсу: <http://helisport.org/files/ChicagoConvention.pdf> – Название с экрана.
4. Договор об открытом небе 1992 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа к ресурсу: <http://www.osce.org/tu/library/14131?download=true> – Название с экрана.

Дімчев В.О.

студент,

Інститут післядипломної освіти,

Інститут міжнародних відносин

Київського національного університету

імені Тараса Шевченка

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ ПОВІТРЯНИХ СПОЛУЧЕНЬ НА ДОСВІДІ ТУРЕЧЧИНИ

Чинне міжнародне повітряне право, крім публічно-правових питань, пов'язаних з використанням суверенного повітряного простору з метою міжнародної аеронавігації, все більш втягується в спільне з національним

правом регулювання доступу авіаперевізників на ринок міжнародного повітряного транспорту. Така тенденція пов'язана з активним переходом до лібералізації міжнародних повітряних перевезень, що почалась в кінці 90-х рр. і стала головною стратегією політики і практики в цій сфері багатьох держав в XXI ст.

Визнаючи недоліки і потенційні економічні вигоди від лібералізації авіаційної галузі, багато урядів перейшли до дерегулювання різних аспектів авіації. Це включало приватизацію авіакомпаній і аеропортів, дерегулювання внутрішніх ринків і лібералізацію міжнародних угод. При розробці договірно-правового механізму для лібералізації регулювання міжнародних повітряних сполучень у окремому регіоні держави можуть взяти за основу регіональну типову угоду про повітряне сполучення, яка була підготовлена Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO) в 2003 році в рамках V Всесвітньої авіатранспортної конференції, що відбулась в Монреалі, Канада. Дана типова угода дозволяє державам або відразу встановити в стосунках один з одним режим «відкритого неба», або поступово здійснювати багатосторонню лібералізацію повітряного транспорту в своєму регіоні.

Розглядаючи лібералізацію міжнародних повітряних сполучень та угод про повітряні перевезення на досвіді авіаційної політики Туреччини можемо зазначити, що, наприклад, укладання авіаційної угоди з ЄС повинне принести значні взаємні вигоди, дозволить створити можливості для обох сторін щодо збільшення маршрутів, частоти і покриття на авіаційному ринку ЄС-Туреччина. Нормативна конвергенція буде також стимулюватися через питання, пов'язані з доступом до ринку, управління повітряним рухом, авіаційної безпеки, безпеки польотів, охорони навколишнього середовища, соціальні аспекти, а також захисту прав споживачів.

Саме тому, Турецька Республіка проводить модернізацію своєї повітряної інфраструктури, змінює своє національне законодавство у цьому відношенні, вдосконалює свій міжнародний повітряний транспорт, безперервно співпрацює в різних міжнародних програмах та приймає участь в підписанні і ратифікації різних двосторонніх і багатосторонніх транспортних угод.

Поняття «регіональної авіації» для Туреччини, так само як і для ЄС, грає ключову роль в розвитку її авіаційного сектора, який швидко розвивається в основному за рахунок регіональної авіаційної політики, яка спрямована на збільшення частки повітряного транспорту як в національних, так і міжнародних перевезеннях. Реалізація зовнішньої авіаційної політики Туреччини здійснюється через угоди по повітряному транспорту на двосторонній основі, які, в свою чергу регулюють заплановані міжнародні перевезення.

Регулювання повітряних перевезень в Туреччині здійснює Головне управління цивільної авіації (DGCA). Даний орган відповідає за розробку і контроль сектора цивільної авіації країни відповідно до міжнародних вимог авіаційної безпеки і безпеки польотів, а також забезпечує рівні можливостей для надання послуг в галузі цивільної авіації. В рамках цих обов'язків DGCA розробляє правила цивільної авіації, здійснює контроль за виконанням міжнародних угод, а також забезпечує льотну придатність, здійснення польотів, ліцензування та ефективного управління повітряним рухом. Головне управління державної адміністрації аеропортів (DHMI) відповідає за

діяльність аеропортів, надання ними послуг, управління повітряним рухом, а також налагодження та роботу навігаційних систем і пов'язаних з ними об'єктів. Основними законодавчими актами Туреччини, що регулюють сектор повітряного транспорту складають Закон № 2920 від жовтня 1983 року «Про турецьку цивільну авіацію» і Закон № 5431 від листопада 2005 року «Про обов'язки і організацію DGCA».

Лібералізація повітряних перевезень в Туреччини охоплює не тільки перевезення повітрям пасажирів і вантажів з однієї точки в іншу, але і забезпечення щоразу лібералізації, коли це можливо, додаткових послуг, таких як управління повітряним рухом, послуги аеропортів, автоматизовані системи бронювання, наземне обслуговування, ремонт повітряних суден і їх технічне обслуговування, дотримання умов авіаційної безпеки, безпеки польотів та уважності до екології. Оскільки повітряний транспорт носить за своєю суттю міжнародний характер і перевізники повинні діяти відповідно до нормативних вимог багатьох юрисдикцій, існує необхідність узгодження таких правил і положень в різних країнах. Держави світу намагалися домогтися лібералізації повітряного транспорту в рамках багатосторонньої та двосторонньої лібералізації, але в цілому, спроби не були дуже успішними. Туреччина ж добилася лібералізації повітряних перевезень (положення щодо підготовки звітності, нормування авіадиспетчерів, ліцензування обслуговуючого персоналу, оцінки безпеки турецьких і зарубіжних повітряних суден, комп'ютеризованих систем бронювання, перевезення рідин на літаках і прав пасажирів) на внутрішньому ринку в основному за рахунок прийняття «спільного доробку» ЄС (Acquis) з авіаперевезень.

Крім того, лібералізація повітряного транспорту в Турецькій Республіці триває з реструктуризацією сектору аеропортів через проект «Будівництво-використання-передача» (ROT). Що стосується повноважень на затвердження нових перевізників, то вони покладаються на Міністерство транспорту, морської справи і зв'язку Туреччини (MoTMC), підзаконний акт «Про комерційні перевезення повітряним транспортом» № 28823 якого регулює правила і процедури щодо надання, призупинення та анулювання ліцензій комерційних авіаперевізників і встановлює відповідальність, обов'язки і необхідний рівень кваліфікації операторів повітряного транспорту і членів екіпажу.

Горизонтальна авіаційна угода ЄС-Туреччина, яка буде являти собою нову правову основу для відносин в області авіації була парафована 25 березня 2010 року і процедури щодо підписання угоди тривають. Туреччина заявила про свою готовність бути інтегрованою в структуру (побудову) авіації, яка вийде з Єдиного європейського неба (SES). Угода не замінить двосторонні угоди між країнами-членами ЄС і Туреччиною, але адаптує їх, щоб привести у відповідність до законодавства ЄС.

Відповідно до цього, необхідно зазначити важливі законодавчі акти, які готуються турецьким урядом з метою подальшої гармонізації турецького законодавства у сфері авіації із «спільним доробком» ЄС (Acquis) та для полегшення зближення з проектом Єдиного європейського неба. Так, наприклад, знаходяться в процесі розробки: поправка до підзаконних актів щодо авіації загального призначення (SHY 6B), яка має бути приведена у відповідність з Регламентом (ЄС) № 800/2013, поправка в підзаконні акти

щодо ліцензування пілотів літаків (SHY-1), що має відповідати Постанові ЄС № 290/2012 і встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури, пов'язані з цивільною авіацією тощо.

Проте, незважаючи на тенденцію до лібералізації, зберігаються значні обмеження уряду Туреччини щодо діяльності авіакомпаній і власності. Багато угод з повітряного сполучення (ASA) досі дотримуються конструктивної моделі, створеної більше 50 років тому.

Список використаних джерел:

1. Subidey Togan The Liberalization of Transportation Services in the EU and Turkey. Oxford University Press. 2016.
2. Turkey Transportation Policy and Regulations Handbook: Volume 1 Strategic Information and Regulations // World Business and Investment Library: IBP, Inc. 2008.
3. EU and Turkey initial civil aviation agreement. Brussels. 25 March 2010. (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-369_en.htm).
4. Ministry of EU Affairs of Republic of Turkey. Transport Policy. Chapter 14. 2011. (<http://www.ab.gov.tr/?p=79&l=2>).
5. Deniz Servantie, IKV Junior Researcher A comparative analysis of EU and Turkish aviation policies. September 2015.
6. The Impact of International Air Service Liberalisation on Turkey // Prepared by InterVISTAS-EU Consulting Inc. July 2009. (<http://www.iata.org/policy/promoting-aviation/liberalization/agenda-freedom/Documents/turkey-report.pdf>).
7. ICAO. Agenda Item 5: Election of Member States to be represented on the Council, Candidature of Turkey (Presented by Azerbaijan, Georgia, Turkey and Ukraine) // Assembly – 39th Session Plenary of ICAO (A39-WP/112) Working Paper. July 2016. (http://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_112_en.pdf).
8. Agenda Item II: Air Transport/ External Aviation Policy // Country Session: The Republic of Turkey. 25-28 September 2006. (http://www.ab.gov.tr/tarama/tarama_files/14/SC14DET_Air-ExtAviationPolicy.pdf).

Милимука Л.Р., Слюсарчук Д.Д.

студентки,

Національний університет «Одеська юридична академія»

РОЛЬ АДВОКАТУРИ ЩОДО ВИРІШЕННЯ СПОРІВ У МІЖНАРОДНОМУ СУДІ ООН ТА В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СУДІ З ПРАВ ЛЮДИНИ

Адвокатура – це суспільний інститут, діяльність якого спрямована на захист прав та законних інтересів фізичних та юридичних осіб, – це недержавний самоврядний інституту, який самостійно вирішує питання своєї організації і діяльності. Основним завданням адвокатури є надання фізичним і юридичним особам усіх видів юридичної допомоги на професійній основі. Стандартами незалежності юридичної професії Міжнародною Асоціацією юристів закріплено, що адвокати при виконанні своїх обов'язків завжди повинні діяти вільно, чесно і безстрашно, відповідно до законних інтересів клієнта і без будь-якого втручання або тиску з боку влади або громадськості; адвокат не повинен ототожнюватися чи ідентифікуватися владою та громадськістю з його клієнтом або зі справою його клієнта, незалежно від