

про накладення адміністративних стягнень є заключною стадією провадження у справах про адміністративні проступки. В межах цієї стадії провадження реалізуються застосовані органом адміністративної юрисдикції адміністративні стягнення, що в кінцевому підсумку є показником ефективності всього процесу провадження у справі [4, с. 160].

Список використаних джерел

1. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підручник / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.
2. Прусс В. М., Ярова Л. В. Юридична відповідальність за порушення митних правил : навч. посібник / В. М. Прусс, Л. В. Ярова. – О. : Фенікс, 2008. – 100 с.
3. Миколенко А. И. Административный процесс и административная ответственность в Украине : учебное пособие / А. И. Миколенко. – Х. : Одиссей, 2006. – 352 с.
4. Бородин І. Л. Адміністративно-юрисдикційний процес : монографія / І. Л. Бородин. – К. : Алерта, 2007. – 184 с.

ПАНФІЛОВА О. Є.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права,
кандидат юридичних наук

БЕРМУДСЬКА УГОДА 1946 РОКУ ЯК КРОК З РЕГУЛЮВАННЯ ПИТАНЬ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ У ЄВРОПІ

Двосторонні угоди з повітряного транспорту є міжнародними торговельними угодами, в яких державні органи двох суверенних країн намагаються регулювати здійснення авіа послуг між їхніми підконтрольними територіями, а в деяких випадках і за їх межами (двосторонні угоди, які встановлюють 5ту свободу повітря).

Саме явище двосторонніх угод в міжнародній цивільній авіації на території Європи почало свою історію в 1913 році, коли Франція і Німеччина підписали угоду стосовно повітряної навігації [3]. Однак, більшість довоєнних двосторонніх угод по авіа транспорту набули масового поширення після підписання Паризької конвенції 1919 року [4] і узгоджувалися з розвитком регулярних міжнародних повітряних перевезень. Так, перший регулярний авіа рейс в світі був відкритий 22 березня 1919 року, між Парижем і Брюсселем. Спочатку більшість підписаних угод належали країнами, які не були учасниками Паризької, Мадридської або Гаванської конвенцій. Вони виключно і беззастережно

надавали права для перевезення повітряним транспортом осіб і товарів з однієї країни в іншу [2].

Що стосується Бермудської угоди 1946 року (відомої як Бермуди 1), вона представляла собою двосторонню угоду з повітряного транспорту між США і Сполученим Королівством Великої Британії, яка згодом стало зразком для аналогічних угод по авіа транспорту протягом наступних тридцяти років до підписання Бермуди 2 в 1977 році. Дві найбільш значущі події в період з 1944 по 1946 рік, які власне і привели до підписання Бермуди 1, були: Чиказька конференція 1944 року і створення Міжнародної Асоціації з повітряного транспорту в квітні 1945 року.

Дискусія з питань економіки цивільної авіації після Другої світової війни на Чиказькій конференції визначалася великою розбіжністю в думках між двома великими авіаційними державами в той час: США та Сполучене Королівство. Різниця полягала в тому, що великий довоєнний повітряний флот Великобританії в значній мірі був знищений під час війни, і таким чином країна виступала за систему міждержавного економічного регулювання цивільної авіації з метою надання кожної нації «справедливого поділу» міжнародного ринку авіа транспорту. США в свою чергу, повітряний флот яких зберіг свої позиції до кінця війни, виступали за систему вільної конкуренції. Країни не досягли компромісу, і в кінцевому підсумку основним завданням конвенції було забезпечити, що «ніякі регулярні міжнародні повітряні сполучення не можуть здійснюватися над територією або на території Договірної держави, окрім як за спеціальним дозволом або з іншої санкції цієї держави і відповідно до умов такого дозволу або санкцій» [1]. Однак щодо нерегулярних повітряних перевезень підсумки Чиказької конвенції були більш ліберальними. Право прольоту і право на некомерційну посадку (перші дві свободи повітря) — були надані на багатосторонній основі між договірними країнами (ст. 5).

Напередодні Бермудської угоди в лютому 1946 року відносини між США і Сполученим Королівством дещо змінилися. Чиказька Конференція була не в змозі вирішити багато економічних питань міжнародної цивільної авіації, такі як обмін третьою, четвертою та, зокрема, п'ятою свободою: право пересування, пропускна здатність, частота рейсів і тарифи. Нарешті, США приєдналися до ліберально-стандартних «Чиказьких» Угод, але з менш важливими авіаційними повноваженнями, ніж Сполучене Королівство або Франція. Остаточними подіями, які привели Великобританію і США до столу переговорів на Бермудах були:

- бажання американських перевізників збільшити частоту польотів до Лондона за межами, передбаченими довоєнними двосторонніми договорами, які були ще в силі в ранньому 1946 році [6];

- восени 1945 року заява «Пам Ам» про їх наміри розумно зменшити ціни на авіаквитки з США до Британії і Франції.

Дані наміри зустріли сильний опір Франції та Британії. Під цими обставинами було досягнуто компромісу, де США тримали контроль над тарифами, що вони не бажали робити в Чикаго в 1944 році, і де Великобританія визнавала ідею, що авіалінії самостійно регулюватимуть пропускну здатність і частоту польотів, замість використання системи, яку вони запропонували в 1944 році.

Існує думка, що компроміс був повністю прийнятий обома сторонами. Інші кажуть, що угода стала можливою лише завдяки обіцянці надання американської позики, яка перебудує авіаційну британську індустрію. Так чи інакше, в тривалій перспективі Бермуди 1 довели наявність вигоди як для США, так і для Британії. 19 вересня 1946 року було проголошено, що Бермудську угоду як модель для всіх двосторонніх авіатранспортних угод буде прийнято двома країнами. Хоча на практиці, США довше залишалися вірні Бермудським принципам, ніж Британія.

Так, підсумки по переговорах широко відомі і повторювалися буквально у всіх наступних двосторонніх угодах по повітряному транспорту після Бермуд 1:

1.Авіапослуги доступні для громадськості повинні відображати її вимоги щодо повітряного транспорту.

2. Справедливі та рівні можливості для перевізників для здійснення польотів на узгоджених авіамаршрутах.

3.Перевізники однієї країни повинні брати до уваги інтереси перевізників інших країн, щоб не створювати перешкоди для виконання авіапослуг [5].

Список використаних джерел

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р // Офіційний вісник України. – 2004. – № 40. – с. 195.
2. Cf. Gibson, Bi-Partite Agreements on Aerial Navigation, 6 TEMPLE L. Q. 57 (1931- 1932).
3. Cf. Rolland, L'Accord Franco-Allemand du 26 juillet 1913 relative la navigation aerienne, 20 Revue Generale De Droit International Public 697 (1913).
4. Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation (1919).]
5. P. P. Naanappel, Bilateral Air Transport Agreements – 1913- 1980, 5 Md. J. Int'l L. 241 (1980).
6. Shaw-Cross And Beaumont Air Law, 69 (1945).